

## Seeschifffahrt.

### Bestand der deutschen Handelsflotte.

#### A) Dampfschiffe.



#### B) Segelschiffe.



### Gesamter Seeverkehr in den deutschen Häfen.

Summe der angekommenen und der abgegangenen Handelsschiffe.

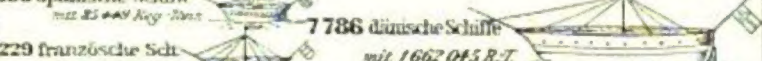
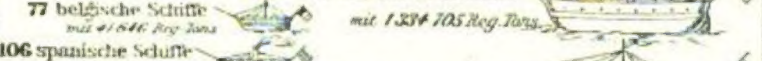
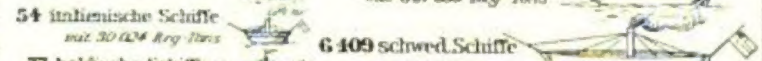
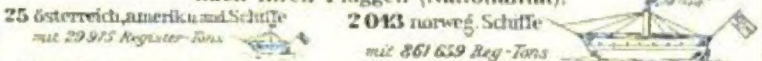


### Seeverkehr der fremden Schiffe in den deutschen Häfen

Im Jahre 1893

(angekommen u. abgegangen)

#### nach ihren Flaggen (Nationalität).



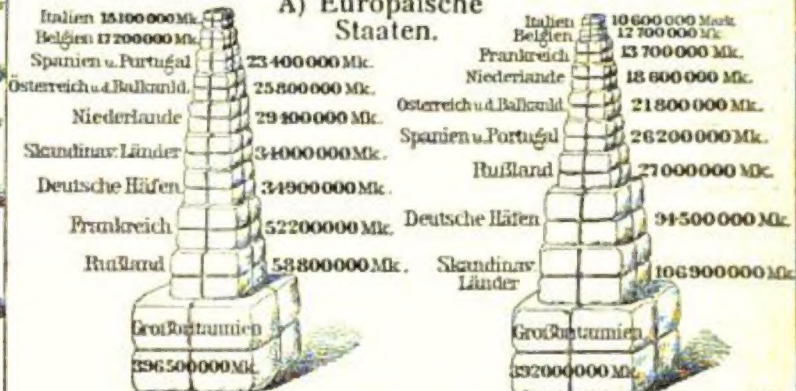
Schiffe mit weniger als 50 Kubikmeter Reg.-Tons sind bei den Darstellungen nicht eingerechnet.

## Hamburgs Seehandel im Jahre 1894.

### Wert der Einfuhr (aus)

### Wert der Ausfuhr (nach)

#### A) Europäische Staaten.



#### B) Amerikanische Staaten.



#### C) Die einzelnen Erdteile.



Wert der gesamten Einfuhr (seewärts)  
1566100000 Mark.

Wert der gesamten Ausfuhr (seewärts)  
1214600000 Mark.

# Hansa





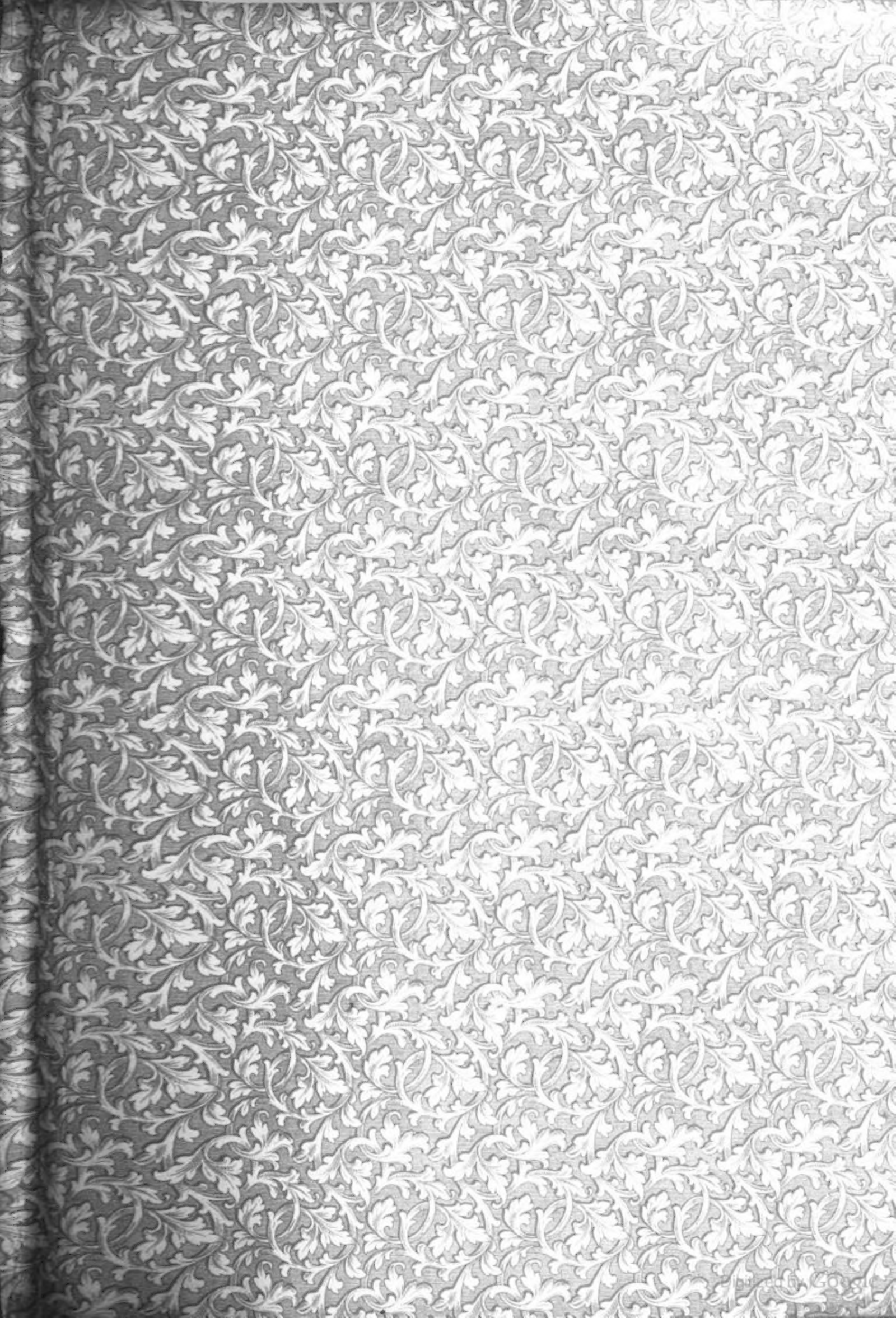
HARVARD LAW LIBRARY.

---

Received

*June 9, 1901.*







# „Hansa“

Deutsche Nautische Zeitschrift.



---

**Jahrgang 1897.**

---

Druck und Verlag

von

**Eckardt & Messtorff.**

Buch-, Land- und Seekartenhandlung.

Hamburg, Steinhöft 1.



*Rec. Jan. 9, 1901.*



# Inhalts-Verzeichniss

## („Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift.)

### A.

Seite

Admiral, ältester, der englischen Flotte . . . . .	21
Aegyptischer Importhandel . . . . .	502
Alaskas Häfen . . . . .	467
Alexandria, Kritik der Hafenverhältnisse . . . . .	207
Hafen von . . . . .	454
Exportverkehr mit Deutschland . . . . .	561
„Altair“, englischer Prozess . . . . .	153
Altonaer kgl. Kommerz-Kollegium, Jahresbericht . . . . .	430
Amerikanische Marine-Inspicirung . . . . .	3
Prozess einer Bostoner Firma gegen die	
Regierung . . . . .	385
Schiffahrtsgesetze der Binnenfahrt . . . . .	374
Zuschlagzölle . . . . .	434
Amerikaquai, Erdsenkungen am . . . . .	94
André's Polarreise . . . . .	351, 386
Anmusterungen in Schleswig Holstein . . . . .	347
Antwerpen, der Hafen, von . . . . .	342
Handelskammer, Petition an die belgische	
Regierung . . . . .	478
Argo, bremische Rhederei, Erhöhung des Betriebskapitals . . . . .	351
Arsenal der deutschen Flotte in Geestemünde, durch	
Feuer zerstört . . . . .	202
Asiatische Küstenfahrt-Gesellschaft, Jahresbericht . . . . .	194
Ausländer auf britischen Schiffen . . . . .	397, 457, 526
Australische Küstenfahrt . . . . .	435
Australische, Hamburger, Jahresbericht . . . . .	134
Ausstellung, englische, für Yachten- und Fischerfahrzeuge . . . . .	262
Auswanderergesetz, hygienische Gesichtspunkte . . . . .	206
Auswanderung über (Bremen, Hamburg und belgische	
Häfen) . . . . .	203, 239, 298, 358, 526
deutsch-überseeische . . . . .	45, 128, 443, 466
über Hamburg . . . . .	142, 261, 395, 406
Reichsgesetz . . . . .	134, 231
Auswanderungswesen, Kommissionsbericht . . . . .	171
Auswanderung über Vereinigte Staaten . . . . .	86
Ausweichbestimmungen in chinesischen Gewässern . . . . .	376
Ausweichesignale auf der Themse . . . . .	542

### B.

Ballin's Dampfschiffsrhederei . . . . .	93
Bananentransport, Der, von Jamaica . . . . .	591
Baumwolle-Ladungen, Feuer in . . . . .	40
Bazin's Rollschiff . . . . .	59, 214, 353, 606
Beirut, Gründung einer deutschen Dampfschiffsverbindung	
Schiffahrtsverhältnisse . . . . .	285
Belgische Dampferlinie, Die, zwischen Tilbury und Dover . . . . .	417
Bemannungsfrage britischer Schiffe . . . . .	615
französischer Schiffe . . . . .	61, 266, 538
Bergelohn, brit. Admiraltätsgericht in Sachen „Diamant“ . . . . .	226
der „Maine“, für Einschleppen der „Spree“ . . . . .	381
für Schiffsführer . . . . .	390
Vergleichung verschiedener . . . . .	470
nach Vorschlägen der Technischen Kommission . . . . .	522
Bergung aus Seenoth, Helvetia-Galicia . . . . .	5
Bergung und Hülfeleistung . . . . .	257, 531, 543
Bergungsdampfer-Thätigkeit bei Gibraltar . . . . .	447
Bestand der deutschen Seeschiffe . . . . .	21
Bestrafung eines englischen Runners . . . . .	320
„    „    „ Schiffsführers . . . . .	454
Betonungswesen, Das, Dänemark's . . . . .	266
Beziehungen der Deutschen zum Konsul in Rio Grande	
do Sul . . . . .	409

Seite

Bilbao, Der Hafen von . . . . .	112
Bilgen-Konservirung durch Salz . . . . .	297
Bodenbekleidung der Schiffe zur Vermeidung des Rei-	
bungswiderstandes . . . . .	274
Bodenfarbe für Schiffe von Dr. Pflug . . . . .	240
Bordeaux, Handel und Schiffahrt . . . . .	309
Brake, Bericht des Handelsvereins . . . . .	501
Brasilianisches Küstenschiffahrtsgesetz . . . . .	262
Breitenfixirung, hoher und höchster Breiten . . . . .	6, 34
Bremens erste Dampfschiffahrtverbindung mit Amerika . . . . .	301
Bremischer Handel mit dem Auslande . . . . .	214, 346
„    „ Grossbritannien . . . . .	333
„    „ und Verkehr . . . . .	477
„    „ mit den Vereinigten Staaten . . . . .	242
Bremische Waarenausfuhr . . . . .	105
Bremer Handelsflotte . . . . .	26
„ Handelskammer, Thätigkeit . . . . .	30
„ Jahresbericht . . . . .	242
Briefe deutscher Kapitäne, Dampfer „Essen“ im Eis . . . . .	165
Brindisi als Anlaufhafen der P. und O. Comp. . . . .	435
Bristol's Hafenerweiterungspläne . . . . .	506
Britische Handelsmarine, Die . . . . .	415
Britischer Handel mit Südafrika . . . . .	183
Britische Reichs-Marine-Reserve . . . . .	495
Brüssel als Seehafen . . . . .	289
Bureau Veritas, Herausgabe des Handelsregisters der	
Handelsmarine aller Länder . . . . .	490
Bureau Veritas Veröffentlichung von Seeschäden . . . . .	176, 344
Büchersaal: Almanach für die K. und K. österreichische	
Kriegs-Marine 1897, 10. — Nansen's Abschied von der	
Heimath, 10. — Nansen und seine Leute, 23. — Leitfaden	
für den Unterricht in der Arithmetik und Planimetrie, 60.	
— Rechenbuch für Navigationsschulen, 60. — The Shipping	
World Year Book, 72. — La Marina da Guerra del Mondo	
1897, 72. — System Schär-Langenscheidt, 83. — Aufgaben	
aus dem Gebiete der Arithmetik und Aufgaben für Mittel-	
schulen, 119. — Der wetterkundige Navigator, 119. —	
The new Rules of the road at sea, 143. — Das Buch des	
Jahrhunderts von Nansen, 143. — Archiv für Schiffs- und	
Tropenhygiene, 155. — Wissenschaftliche Privatbibliotheken	
156. — Der Krieg Oesterreichs in der Adria, 156. — Auf-	
gabensammlung für Seefahrtsschulen, 192. — Jahrbuch der	
Astronomie und Geophysik, 204. — Die Handels- und Ver-	
kehrsmittel der Gegenwart unter Berücksichtigung früherer	
Verhältnisse, 216. — Nautische Tafeln von Fulst, 252. —	
Die Schiffsmaschine und das Manöveriren mit Dampfschiffen,	
275. — Seekarten-Netze zum bequemen Eintragen von	
Strandlinien, 287. — Segelhandbuch für den Stillen Ozean,	
300. — Ueber die Einwirkung der elektrischen Licht- und	
Kraftübertragungsanlagen in Schiffen auf den Kompass, 310.	
— Bergung und Hülfeleistung in Seenoth, 335. — Corso	
di Astronomia nautica at uta delle scuole nautiche, 396. —	
Kleines nautisches Jahrbuch für 1898, 431. — Handelsge-	
setzbuch für das Deutsche Reich, nebst Einführungsgesetz,	
444. — Hamburger Nautischer Kalender für 1898, 456. —	
Der Lootse und seine Frau, 480. — Hübner's geographisch-	
statistische Tafeln, 504. — Il Canottaggio a remi, a vela	
ed a vapore, 504. — Wechselkunde und Wechselrecht, 516.	
Schiffstaschenbuch, 528. — Deutscher Seefischerei-Almanach	
für 1898, 552. — Das Deutsche Seerecht, 563. — Die	
Deutschen Meere und ihre Bewohner, 588. — Das neue	
Recht des Handelsgehilfen, 588. — Einfluss der Seemacht	
auf die Geschichte, 611. — Die Seeinteressen des Deutschen	
Reichs, 622.	



C.	Seite
Capstadt und seine Hafenverhältnisse . . . . .	159
Chinesische Finanzen und Handel . . . . .	36
„ Schiffahrtsverhältnisse . . . . .	382
„ Sturmwarnungssignale . . . . .	303
Chinosol als Desinfectionsmittel . . . . .	192
Chronometer-Konkurrenz-Prüfung der Seewarte . . . . .	358, 364, 433
Chronometer, der, im Dienste der Segelschiffahrt . . . . .	352
Compass, Patent von H. Florian . . . . .	451, 463
Controlle, gesundheitliche, der Schiffe mit Rücksicht auf die Pestgefahr . . . . .	80, 93
Costa-Rica's Holzhäfen . . . . .	439
Costa-Rica-Packet, englischer Prozess . . . . .	153
Cuba und seine seitens Spaniens angebrachten Reformen . . . . .	74
Cuxhaven-Gebiet, von der Hamburg-Amerika-Linie benutzt . . . . .	39

D.	Seite
Dänemarks Betonungswesen . . . . .	266
„ Handelsumsatz . . . . .	129
„ Handelsverbindungen mit dem fernen Osten . . . . .	466
Dänische neue Dampferlinie . . . . .	549
Dallmann, Eduard, Kapitän gest. . . . .	8
Dampfer, die grössten, der Welt . . . . .	442
Dampferlinie, neue, in Kopenhagen . . . . .	226
„ in Frankreich . . . . .	347
Dampfkrähne im Hamburger Hafen . . . . .	189
Dampfkrahn „Puerto-Plata“ für Brasilien . . . . .	250, 395
Dampfschiffslinie, die grösste, der Welt . . . . .	537
Danzigs Hafenverkehr . . . . .	382
Davit zum schnellen Aussetzen der Boote . . . . .	513
Desinfectionsanstalt, schwimmende, in New-York . . . . .	538
Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, Jahresbericht . . . . .	491
Deutsche in der englischen Flotte . . . . .	358
„ Lebensversicherungs-Gesellschaften . . . . .	371
„ Seewarte, 19ter Jahresbericht . . . . .	454
„ Fragebogen zur Vervollständigung der Segelhandbücher . . . . .	589
Deutscher-Nautischer-Verein 4tes Rundschreiben . . . . .	33
„ „ 5tes „ . . . . .	54
„ „ 28ter Vereinstag . . . . .	98, 114
„ „ 1tes Rundschreiben . . . . .	161
„ „ 3tes „ . . . . .	488
„ „ 4tes „ . . . . .	594
Deutschland's Aussehandeln . . . . .	459, 582
„ Kriegsschiffbau im Jahre 1896 . . . . .	21
Differenzialzölle und Schiffahrtsprämien in den Ver- Staaten . . . . .	62, 141, 195
Dingley-Tarif und seine Folgen auf die Schiffahrt Liverp. . . . .	448
Dividenden verschiedener Linien . . . . .	146
Dockanlagen in Liverpool . . . . .	333
Donau-Schiffahrt, Niedergang der deutschen Betheiligung . . . . .	358
Dover als befestigter Hafen . . . . .	395, 502

E.	Seite
East-Goodwin Feuerschiff, Anträge zur Verbesserung des Feuer- und Nebelsignals . . . . .	145
Einfuhr von Rindern und Schafen . . . . .	111
Einwanderung in die Vereinigten Staaten . . . . .	418
Einwanderungsvorlage in den Vereinigten Staaten . . . . .	14
Eis bei Newfoundland auf Karten dargestellt . . . . .	333
Eisbrecher in russischen Häfen . . . . .	225, 262
Eisverhältnisse in der Ostsee . . . . .	75, 86
Elbe-Beförderung an der Brunsbüttler Schleuse . . . . .	325
Elbe-Kiel Kanal, der . . . . .	691
Elbe, Norddeutscher Lloyd-Dampfer, beabsichtigte Hebung desselben, . . . . .	441
Elbkorrektion . . . . .	86, 242
Elektrische Feuer und deren Vortheil vor Oelfeuern . . . . .	147
Englische Bergungsgesetze früherer Jahre . . . . .	315
„ Exportausfall während der Jubiläumfeierlichk. . . . .	345
„ Gewerkvereine . . . . .	621
„ Handelsflotte und deren Entwicklung . . . . .	106
„ Kanadische Dampfschiffsverbindung . . . . .	416
„ Marineforderungen . . . . .	134
„ neue Hafenanlagen . . . . .	320
„ Passagiere auf Schiffen des Nordd. Lloyd . . . . .	345
„ Regierungsyacht . . . . .	81
„ schottische Gesetze und deren Verschiedenartigkeit . . . . .	578

	Seite
Englische Urtheilsprüche. — Altair, 153. — Freie Beköstigung eines nach Havre gesandten Seemannes, 189. — Verholmanöver im Sturme, 332. — Ueberladener Deutscher Dampfer, 405. — Strandung der „Attila“, 483. — Nichtausgabe von Anti-Skorbut Medikamenten, 585. —	
Eophon, Schallsignalapparat . . . . .	325
Erfindung einer Scheibe zur Bestimmung der Kursrichtung anderer Schiffe im Nebel . . . . .	482

E.	Seite
Fahrtgeschwindigkeit von Dampfern . . . . .	285
„ „ bei Nebel . . . . .	434
Farbenblindheit, Nachprüfung der Seeleute . . . . .	54
„ Aversion gegen die Nachprüfung in Engl. . . . .	87
„ Feststellung derselben . . . . .	177
Fernrohre mit veränderlicher Vergrößerung . . . . .	607
Firth of Moray, verhinderte Landung der Fischerbark „Alster“ . . . . .	213, 243, 277
Fischdampferflotte . . . . .	298
„ Deutschland's . . . . .	322
„ Dänemark's und England's . . . . .	614
Fischereibetriebe und ihre Thätigkeit . . . . .	621
Fischereihäfen und ihre Einrichtung . . . . .	581
Fischereischule, die, in Memel . . . . .	537
Fischereiverhältnisse an der Ostsee . . . . .	213, 290
„ in Island . . . . .	243
„ im Mittelmeer . . . . .	159
Flaschenpost . . . . .	142, 344
Flensburger Schiffbau-Gesellschaft 25jähriges Jubiläum . . . . .	314
„ „ Jahresbericht . . . . .	490
Flottenparade, die, England's . . . . .	239, 263
Frachtenbeträge, die, und deren Stundung . . . . .	362
Frachtenmarkt . . . . .	20, 25, 169, 291, 303, 351, 387, 554
Frachttarifiermässigung für Schiffbaumaterial auf deutschen Bahnen . . . . .	590
Fragebogen, die, der Deutschen Seewarte . . . . .	589
Fram, die, als Vorbild für neue Polarschiffe . . . . .	40
Französische Bestrebungen zum Aufschwung des Handels . . . . .	507, 559
Französische Hafen- und Quaielder . . . . .	362
„ Handelsmarine und deren Niedergang . . . . .	496
„ Lotsengebühren . . . . .	483
„ Nordsee- und Kanalhäfen . . . . .	391
Französisches Prämienwesen . . . . .	302, 385, 496
Französischer Schiffbau . . . . .	248
Französisches Schiffbauwesen vom Gesichtspunkt eines französischen Rheders . . . . .	603
Französische Schiffahrt 97, 231, 301, 382, 393, 398, 439, 549	
„ Schiffsvermessungsgesetze . . . . .	459

G.	Seite
Galatz, der Hafen von . . . . .	320
Galveston, der Hafen von . . . . .	405
Garston als Seehafen . . . . .	441
Général-Transatlantique, Vertrag mit der französischen Regierung wegen Einstellung dreier Schnelldampfer . . . . .	590
Gennas Hafenerweiterungspläne . . . . .	352
Geographische Breiten und deren Schwankungen . . . . .	501
Gerichtserufung des englischen Kapitäns Wynd . . . . .	39
Gerichtsentscheidungen: Rekognoscierungsfahrten, 39. — Ob der Staat verpflichtet, bei Unterlassung der Behörde vertriebene Tonne zu ersetzen, 43. — Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme Hilfsbedürftiger Seeleute, 91. — Ob ein Dampfer genügend nach Harter Act ausgerüstet, wenn der Kohlenvorrath nicht ausreicht?, 175. — Verpflichtung von Schiffen im Hamburger Hafen einen Lootsen zu nehmen, 187. — Havariegrosse-Fall des „Knight of St. John“, 235. — Frachtberechnung bei Salpeterladungen, 272. — Haftung des Schiffers für Schaden an der Waare durch Anwendung von Haken seitens der Stauer, 319. — Verwirkung des Entschädigungsanspruches, wenn der Versicherte die Untersuchung der seeschädigten Waare erheblich verzögert, 342. — Anspruch auf Hilfslohn, wenn ein Schiff einem anderen derselben Rhederei Hilfe in Seemuth geleistet, 354. — Verpflichtung einer Rhederei zur Tragung der Kosten der Verpflegung und Heilung von Seeleuten bei selbstverschuldeten Krankheiten, 380. — Frage ob ungenügende Stauung oder höhere Gewalt vorliegt, wenn eine Ladungsstauung durch eine andere beschädigt wird, 522.	
Germania-Werft in Kiel . . . . .	94, 561



Germanischer Lloyd, Register 8, 26, 45, 93, 153, 201, 249, 297, 341, 393, 406, 513, 561, 620.	
Germanischer Lloyd, Thätigkeit und Subvention	620
Geschosse am Meeresgrund, Nothwendigkeit d. Vernichtung	375
Gesetze, die neuen, zur Unfallverhütung	291
Gesetzgebung und Rechtsprechungen in England 87, 99, 243, 257, 387, 399.	
Gesetz zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, österreichisches	229
Gesetz zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, deutsches	242
Gezeiten, die, und d. Einfluss d. Windes u. Luftdruckes	197
Golfstrom, der, und seine Zuflüsse	246
Grad oder Strich?	592, 605
Gratifikationsansprüche eines Schiffers von Ladungsver- schiffen	270

## H.

Hafengebühren, staatliche, von Norderney	506
Hafengesetz, hamburger, das	73, 217, 338, 359, 363, 420
Hafen im 20. Jahrhundert	282
Hafeninspektor in Hamburg	578
Haftbarkeit des Rheders nach Eintritt von Schiffsunfällen	307
Hamburg-Amerika Linie, Erhöhung des Stammkapitals	38
„ „ Erinnerungs-Ausstellung	278
„ „ Desinfektionsanstalt	201
„ „ Jubiläum, das fünfzigjährige	250
„ „ Jubelfeiera.d. „Auguste Victoria“	265
„ „ Pensionskasse	85
„ „ Schiffsverkauf	182
„ „ Vergnügungstourn.d. Nil Katarakt	586
„ „ Verkauf v. Ländereien i. Cuxhafen	537
Hamburg-Calcutta Linie, Liquidation derselben	49
Hamburger Hafengebühren für Oederkähne	531
Hamburger Hafen	190, 298, 321, 347
Hamburger Rheder, Eingabe an den Reichstag über Marine- Forderungen	135, 170
Hamburger Rheder, Jahresbericht für das Jahr 1896-97	402
„ „ Seeschiffe und deren Verzeichniss	26
Hamburg-Gothenburg Linie, Gründung derselben	527
Hamburg-Pacific Linie, Jahresbericht	158
Hamburgs-Einfuhr	200
„ Seehandel und Verkehr	123, 267, 582, 584
„ Seeschiffahrt	226, 285, 442
Hamburg - Südamerikanische Dampfschiffs - Gesellschaft Jahresbericht	146
Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Brasilien	38
„ „ Japan, Grossbritannien und Deutschland	226, 263
Handel deutscher Häfen	306
Handelskammer Bremens, die, und deren Thätigkeit	30, 242
„ Hamburgs, Jahresbericht	18, 29
„ Kiels	31, 135, 418
Handelsmarine, britische, früher und jetzt	334
„ deutsche und englische	333
„ französische	346
Handelsmarinen, drei	128
Handelsmarinen verschiedener Länder	555
Handelschiffe, deutsche und englische	379
Indische Kolonialgesellschaft, Gründung	170
„ „ Thätigkeit	477
Harter Act	169
Hartleypools Hafenverhältnisse	404, 447
Havane-grosse eines englischen Schiffes mit Baumwolle	181
Havare-Kommission in Russland	549
Havri, Flottenstation der Ver. Staaten	321
Heimkehr, die, Gedicht	592
Heerhaaswesen und dessen Bekämpfung	290
„ „ das, im Lichte der deutschen Seemanns- mission	613
Heerbureau, das, der Hamburger Rheder	505, 549
„ „ der Rheder Havre's	603
Heervorschüsse, nichtbewilligte, in den Ver. Staaten	615
Heerwesen an der N.-O.-Küste Englands	465
Holzerne, alte, Schiffe	297
Hollen, 25 jähriges Jubiläum als Kapitän	190
Horizont	50
Hortalschiffe, Anregung zu deren Errichtung	4
Hüttschrauben bei Segelschiffen	530
Hutchinson, Projekt einer regulären Dampferfahrt	205, 325
Hutchinson'scher Schiffspropeller	426
Hydraulische Verhältnisse zwischen Nordpol und der arctischen Nordküste	200

Hygienische Gesichtspunkte beim neuen Auswanderergesetz	206
---	-----

## I.

Idis, Denkmal für die Ertrunkenen	69
Institut für internationales Recht, Tagung in Kopenhagen	435
Institution of Naval Architects, Jahresversammlung	337
Internationales Seerecht, Versammlung in Brüssel	194, 289
Invalitäts- und Altersversicherung der Seeleute	58
Island's Fischerei	243, 290
Ismay's Urtheil über die deutsche Handelsflotte	188
Italianische Vergnügungsdampfer	350

## J.

Japanische Dampferrederei	123, 146, 202, 257, 369, 387
„ Marine-Attaches in Europa	81
„ Marine-Baufträge an deutsche Werften	567
Japanischer Lloyd, neue Klassifikationsgesellschaft	242
„ neuer, Kriegshafen	479
„ Schiffbau	519
Japanische Schifffahrt	441, 475
„ Strikes	561
Japan und der deutsche Schiffbau	250
Japan und Formosa	462
Journalenotragungen, falsche	320

## K.

Kabel nach Spanien	4
„ im Stillen Ocean	117
„ zwischen Deutschland und Spanien	27
„ „ Feuerschiffen und dem Lande an der englischen Küste	517
Kabel zwischen Frankreich und den Ver. Staaten	158
Kabelschiff, neues französisches	274
Kaiserhafen, der neue, in Bremerhaven	367
Kaiser Wilhelm der Grosse als Hilfskreuzer	
„ „ „ „ auf Grund in der Oder	448
„ „ „ „ Erstlingsreise	472, 477
„ „ „ „ Stapellauf	219
Kaiser Wilhelm-Kanal, Einfluss auf den deutsch. Holzhandel	393
„ „ „ „ Entwicklung	525
„ „ „ „ Gutachtliche Aeusserung d. Rheder.	5
„ „ „ „ Lootsenfrage	405, 410
„ „ „ „ Schreiben des Präsidenten an deutsche Rhedereien	256
Kaiser Wilhelm-Kanal, Verkehr	44, 61, 105, 176, 286, 347, 358, 369, 393, 441, 467, 502, 513, 538, 573, 596, 620
Kajütengeschäft, transatlantisches	62
Kanadisch-englische Dampferverbindung	267, 416
Kanalprojekte in Europa	414
„ „ durch den Isthmus von Nicaragua	595
„ „ durch die Halbinsel Florida	549
„ „ zwischen Bordeaux und Cello	415
„ „ Rouen und Paris	482
„ „ Stettin und Berlin	541
Kanalwesen Frankreichs, kritisiert i. d. Deputirtenkammer	602
Kapitän oder Schiffer?	547
Kaspische Meer, das, und der Verbrauch von Naphtha und Dampf	234
Kaufahrteiflotte, die deutsche	154, 292, 303
Kaufmännische Ausbildung von Schiffsführern	337, 450
Kieler Hafenanlagen	147
Kieler Handelskammerbericht	31, 135, 418
Klondyke Linie, die, und deren Gründung	580
Kohle, die amerikanische, als Einfuhrgut in Europa	604
„ die englische, als Einfuhrgut in Deutschland	553
„ die, und ihre Verbreitung auf der Erde	438
Kohlenfund bei Neufundland	104
Kohlenladungen und deren Selbstentzündung	500
Kohlenlager in Russland	195
Kohlensyndikat, das Trentsche	39
Kohlenübernahme, schnelle	346
Kohlenverbrauch verschiedener Länder	111
Kollision bei Gibraltar	447
„ proportionelle Theilung des Schadens	134
„ Schadenersatzpflicht	3
Kollisionsfälle, englische	218
Kongoflotte, die	274
Konossements-Zeichnungen von Schiffsführern	327
Konstantinopel, englische Handelskammer	441
„ Gründung einer Dampfschiffsgesellschaft	285
„ Postpaketverkehr	370



	Seite
Konstantinopeler Quaitarife . . . . .	477, 524
Kopenhagen als Freihafen . . . . .	331
Korallenriffe und ihre Beseitigung . . . . .	157
Kosmos-Linie, Jahresbericht . . . . .	230
Kreuzflagge, die, und deren Aufnahme i. d. Handelsmarine . . . . .	327
Kriegsschiffsbau fremder Nationen . . . . .	26
Kriegsschiffsgeschwindigkeiten . . . . .	617
Kriegsschiffskollisionen . . . . .	481
Küstenschiffer, Agitation auf Ausschluss fremder Flaggen . . . . .	73

## L

Lascaren im Dienste englischer Handelsschiffe . . . . .	471, 474
Las Palmas, als Kohlenstation . . . . .	27
Lebensrettungsdienst in den Ver. Staaten . . . . .	21
Lemon juice als Anti-Skorbut-Mittel . . . . .	585
Leuchtfenerabgaben Englands . . . . .	614
Leuchfeuer an der englischen Küste, Totalabgaben i. Jahre . . . . .	429
Leuchfeuer an der Küste der Bretagne . . . . .	440
Levante-Linie, deutsche, Jahresbericht . . . . .	183
Lichterführung auf der Elbe . . . . .	397
„ „ bei den verschiedenen Schiffsgattungen . . . . .	263
Liverpool's Hafenerweiterungs-Pläne . . . . .	518
Lloyd's-Register . . . . .	16, 110, 186, 453
Logwood-Entlöschung in Havre . . . . .	14
Lootsengebühren in französischen Häfen . . . . .	483
Lootsengesellschaft in Emden . . . . .	45
Lootswesen auf der Elbe . . . . .	541
„ „ Themse . . . . .	368
Lübecker Rhederei, Franz Heinrich . . . . .	93

## M

Manchester-Schiffskanal, Einfluss auf Liverpool . . . . .	205
„ „ Verkehr . . . . .	39
Mannschaften, farbige, und deren Verwendung . . . . .	121
Mannschaftspersonal der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft . . . . .	558
Marine, Die britische, Scheinwerferversuche . . . . .	513
„ Die deutsche, Bestand der Schiffe . . . . .	309
Marine-Reserve, britische, und deren Nothwendigkeit . . . . .	259
Marine-Schiffbau, deutscher . . . . .	536
Marine-Vorlage im Reichstag . . . . .	591
Maritime internationale Komitee, in Brüssel, Gründung . . . . .	227
Maschinenbauerstrike, Der, in England 342, 423, 445, 495, 542 . . . . .	542
Maschinen- und Schiffbau-Etablissement, englisches, auf dem Kontinent . . . . .	423
Mauritius, Quarantäneverhältnisse . . . . .	295
McKinley's Botschaftsrede . . . . .	121
„ Politik, bez. d. Handelsbeziehungen . . . . .	134
„ Tarif . . . . .	158
Merchandise Marks Act, und deren Einwirkung auf den britischen Handel . . . . .	209, 357, 363
Meridianhöhen und grösste Höhen . . . . .	330
Meeresuntiefen, in allen Ozeanen . . . . .	271
Meridian, Der, von Paris . . . . .	105
Meyer, John, Direktor der Hamburg-Amerika Linie, Nachruf . . . . .	313
Mitteuropäischer Seereise - Unfallversicherungsverband . . . . .	393
Minerva, englisches Schiff, Untergang . . . . .	247
Mondsdistanzen, kritische Momente, bei . . . . .	436, 448
Motorboote . . . . .	37, 237, 357, 384, 408, 528, 552
Musterlager, amerikanisches, in Venezuela . . . . .	469
Musterungen von Schiffsjungen und Matrosen . . . . .	297
Musterungs-Bureaux, britische, in europäischen Häfen . . . . .	421
Musterungs-Verträge, die, in Preussen . . . . .	395

## N

Nachträge zum Befrachter . . . . .	440
Nagasaki, Industriestadt Japans . . . . .	519
Nansenfeier in London . . . . .	58
Nansen's Polarschiff . . . . .	207, 219
Nansen's Werk, in Nacht und Eis . . . . .	36
„ „ „ „ „ Nansens Schiff bAndree . . . . .	185
„ „ „ „ „ neue Polarfahrt . . . . .	146
„ „ „ „ „ Stilleben a. Nans. Schiff . . . . .	91
„ „ „ „ „ Tage d. harten Prüfung . . . . .	117
Nautische Hilfsmittel und deren Entwicklung . . . . .	104
Nautische Instrumenten-Ausstellung in England . . . . .	381
Naval Architects, Generalversammlung . . . . .	189
Navigationslehrer-Petition, im Plenum d. Abgeordneten. . . . .	534
Navisazimuth, Das, neues nautisches Instrument . . . . .	225
Nebel auf der Themse . . . . .	578

## Seite

Nebekarten für die neufundländischen Bänke . . . . .	518
Nebelsignale, Die, der neuen internationalen Verordnung und ihre Anwendung . . . . .	375
Nebelsignale, mangelhafte, der Segelfischer . . . . .	506, 597
Neue Dampfer-Compagnie, Stettin, Jahresbericht . . . . .	194
Neujahrsbetrachtung . . . . .	1
Norddeutscher Lloyd, Jahresbericht . . . . .	182
„ „ Neue Route . . . . .	195
„ „ Projektirte Gründung ein. neu. Linie . . . . .	472
„ „ Schiffsverkauf . . . . .	13
„ „ Vergrößerung der Linien im Orient . . . . .	171
Nordenskiöld über die Bekämpfung hohen Seegangs . . . . .	223
Nordlandsfahrt, die, der „Auguste Victoria“ . . . . .	358
Norsk-Veritas, Veröffentlichung der Seeschäden . . . . .	299
Norwegische Handelsflotte, die, und ihre Vergrößerung durch Dampfer . . . . .	566
Nothsignalordnung, ein Antrag auf Vereinfachung . . . . .	171, 219

## O

Odessa's Schifffahrtsverhältnisse . . . . .	427
Oertliche Ablenkung in Gewässern von British Columbia . . . . .	369
Oratava, englischer Dampfer, Untergang . . . . .	213
Ostasiatische Kompagnie, erste Versammlung . . . . .	176
Ostasiatischen Handel, Kampf um den . . . . .	294
Ostasien, Kampf um . . . . .	238

## P

Passagierbeförderung, in New York . . . . .	445
Passagiere, gefangene, vom Dampfer „Adeu“ . . . . .	525
Passagiersteuern . . . . .	86
Patententziehung eines englischen Schiffers wegen Getränkeverkauf an die Mannschaft . . . . .	410
Patentfarben, und deren Feuergefährlichkeit . . . . .	494
Paulliac, der Vorhafen von Bordeaux . . . . .	183
Pearl, Segelschiff, Untergang . . . . .	291
Pensionskasse, die, der Hamburg-Amerika Linie . . . . .	85
Pensylvania, Ankunft in Hamburg . . . . .	122
„ Probefahrt . . . . .	49
Pernambuco, der Hafen von . . . . .	222
Plymouth's Hafenverordnungen . . . . .	621
Polarexpedition, die belgische, nach dem Südpol . . . . .	285
Portugal's Handel und Verkehr . . . . .	207
Postanstalt in Spitzbergen . . . . .	123
Post auf deutschen Kriegsschiffen . . . . .	262
Postdampferverkehr, der regelmässige, in New York . . . . .	332
Postkammern, an Bord von Dampfschiffen . . . . .	316
Potosi, deutscher Fünfmaster, schnelle Reise . . . . .	239
Prämienwesen, in der französischen Handelsmarine . . . . .	370
Preussische Küstenfahrt, die, im Jahre 1896 . . . . .	442
Prince Linie, die, und die Hamburg-Amerika Linie . . . . .	567
Process, englischer, einer Rhederei gegen eine Werft . . . . .	566
Prügelstrafe, an Bord amerikanischer Schiffe . . . . .	62
Puerto Cabello, neue Hafenanlagen . . . . .	458
Punta-Delgada, der Hafen von . . . . .	512

## Q

Quaiabgaben in Frankreich . . . . .	232
„ „ „ und Algier . . . . .	104, 158
Quaischuppentransport nach Südamerika . . . . .	310
Quaitarife in Konstantinopel . . . . .	477, 524
Quarantänegesetze Englands . . . . .	507
„ Englands u. Frankreichs . . . . .	266
Quarantäneverhältnisse, Savannah's Ga. . . . .	522
Queensland Wetter-Karten, . . . . .	422

## R

Rede des Präsidenten der französischen Republik zur Auspornung zum Handelsaufschwung . . . . .	507
Regatta zwischen Dover und Helgoland . . . . .	110, 238
Reichsgerichtsentscheidungen . . . . .	508, 545, 557, 616
Reichsschiffahrtsamt, Gründung . . . . .	362
Reisen, die schnellsten, durch den Stillen Ocean . . . . .	297
Rettungsapparate, Korkmatratzen . . . . .	552
Rettungsapparate und deren Füllungen . . . . .	585
Rettungsringe, leuchtende . . . . .	226
Richter, Inspektor des Norddeutschen Lloyd, 25 jähriges Dienstjubiläum . . . . .	299
Riechbojen, eine amerikanische Erfindung . . . . .	362
Riedel, Kapitän, Nachruf . . . . .	129
Rifpiraten, an der Küste Marokko's . . . . .	509



Mostrade do Sul, Verhältniss der Deutschen zum Konsul	409
Rat. angebliches, im Atlantischen Ocean	302, 376
Rohrcker, amerikanischer Differentialzoll	141
Rostschutzfarben, verschiedene	312
Rotes Meer, Beförderungfrage	170, 260, 409, 433
Royal-Steamp-Ship-Company, Jahresbericht	214
Rumänische Handelsflotte	70
Schiffahrt	142, 310
Schiffbau	590
Russland, der Erfindungen auf maritimen Gebiete	11, 72, 108
Russlands Handelsflotte	61
Schiffahrt und Schiffbau	519, 546

## S.

Sanana-Bay, als englische Flottenstation?	580
Savannah's Quarantäneverhältnisse	522
Schadenersatzanspruch bei Mehlladungen von den Ver. Staaten	338
Schadenersatz bei Schiffszusammenstößen	50
Schallphänomen in der Ostsee	236
Schelde, die, und deren Regulierung	525, 604
Schiedsgerichte zur Entscheidung von Ansprüchen bei Kollisionsfällen	589
Schiffahrt, die, früher und jetzt	135, 148
Schiffahrtsgesellschaft, neue, in Smyrna	321
Schiffbau im Jahr 1896	15
Schiffbauwerken, deutsche, und deren Jahresergebnisse	383
Schiffbauwesen Grossbritanniens	369, 525, 614
Schiffsanker, die	568, 580
Schiffsbibliotheken früherer Zeit	553
Anregung zur Gründung	577
Schiffsführer, Versetzung derselben von grosse auf kleine Schiffe	529
Schiffjungen-Mekdestelle, in Bremen	34
Schiffkollision, bei Gibraltar	447
Schiffkollisionen, die proportionelle Theilung des Schadens	134
Schiffmanifester nach Spanien	34
Schiffreinigung von Ansatz	58
Schiffverkäufe	21
Schiffsverluste an den deutschen Küsten	129
Englands	176
Schiffwerft, deutsche Bark, geborgen durch Samaria	146
Schiffwerften, deutsche, deren Thätigkeit in Lübeck	238
58	
Schnappgeleien, deren Bestrafung	430
Schraubensystem, zwei oder drei Schrauben?	446
Schwedische Passagierdampfer und deren Feuerlöschvor- richtung	464
Schwimmdock, ein neues, für Havana	465, 489, 566
für den „Vulkan“	530
Seramt zu Hamburg, Jahresbericht	237
Seramentsentscheidungen: Unfall auf „Wilhelmine“ 44. — Untergang des „Salier“ 71. — Untergang „Anna Rebecca“ 81. — Zusammenstoss „Willy“ und „Saturn“ 106. — Schwarzes Meer, russische Dampfschiffahrtsgesellschaft 129. — Un- fall an Bord des „Deutschland“ 140. — Bremer Bark „Hed- vig“ schlechtes Proviant und Wasser 152. — Strandung der Bark „Potrimpos“ 198. — Kollision des Flensburger Dampfers „Maia“ 211. — Untergang des Bremer Schiffes „Rajah“ 224. — Unfall der „Alida“, Branker Schiff 248, 572. — Kollision des Dampfers „Königsberg“ und „Bürgermeister Massmann“ 261. — Unfall des Wilhelmshavener Fisch- dampfers „Wilhelmshaven“ 272. — Kollision zwischen „Fürst Bismarck“ und „Try Again“ 284. — Strandung des „Maipo“ 295. — Kollision zwischen „Reihenfahrer“ und einem Kahn (Reichs-Oberseeamt) 308. — Strandung des „Maria Seyd“ 343. — Strandung des Dampfers „George Dittmann“ 392. — Mangel an Kohlen an Bord des Dampfers „Athen“ 428. — Strandung des Dampfers „Rolandseck“ 453. — Unfall des Dampfers „Banda“ 470, 476. — Tod des zweiten Ma- schinisten Nitter vom Dampfer „Ahrensburg“ durch die überschlagende Kurbel 511. — Strandung der Brüsseler Schoo- ner-Galliot „Gebrüder“ 596. — Strandung des Dreimastschooner „Anton“ bei Hela 596. — Kollision des Flensburger Dampfers „Fiducia“ mit der norwegischen Bark „Gimle“ 619. — „Fürst Bismarck“ contra „Try Again“ 373	
Selbstgenossenschaft, Urtheil des Reichsversicherungs- amtes über Unfallrenten	213
Schiffartsschule, in Bremen	35
Seefischer, mangelhafte Nebelsignale	561, 597
Sturmwarnungen	417

Seefischerei, neue Art, der	69
Seegerichtliche Bestimmung, möglichste Gleichgestaltung für alle Nationen	169
Seekarten zum Fischereibetrieb	405
Seeleute, ausländische, auf englischen Schiffen	195, 314
Seeleute, englische, in europäischen Häfen	134
Seemann, Carl, Nachruf	439
Seemannsamt, Thätigkeit in Bremen	81
„Hamburg“	109
Seemannsbegräbniss, ein	596
Seemannsgrab, ein	416
Seemannsheim in Bremen	22, 549
Seemannskongress, der erste deutsche, in Hamburg	567, 570
Seemannsleben, das, die Misstände u. sittlichen Gefahren	486, 498
Seemannsordnung, Abänderungsvorschläge der einzelnen Vereine	326
Seemannsordnung, Gegenüberstellung der neuen und alten 126, 138, 150, 162, 174.	
Seemannsordnung, neue, Besprechung im Reichsamt des Innern	122
Seemannswörter, Versuche zu ihrer Erklärung 51, 63, 75, 279, 460, 472, 484.	
Seemannsvereine in Deutschland	459
Seefoffizier, der, als Navigationslehrer	28, 41
Seeschlangenpaar, ein, gefangen	250
Seemfälle und deren Ursachen	535
Seeverversicherungsgeschäft, das, im Mittelmeer	74
Segel, durchlöcherter, und deren Wirkung	442
Segelführung auf Dampfern zum Stützen des Schiffes	422
Segelhandbuch des Irischen Kanals	471
Segeln im grössten Kreise	196
Sextant, Verbesserungsvorschläge für denselben	27
Sextanten aus Aluminium	21
Shipmaster's Society, jährliche Zusammenkunft	318
Sibirien, der Seeweg nach	464
Signalbuch, das neue	193, 206, 242
Skandinavischer Seefahrtkongress	339
Slip, in Fischereihafen Geestemünde	202
Södra Soveringe, gehobener schwedischer Dampfer	214
Sophie Hohenstaufen, Kollisionsfall	158
Spanische Zollbeamten	239
Sportyachten, die deutschen, und deren Bemannung	322
Sprechsaal: Betonung der Elbe 130. — Luftschiff 168. — Strandung des deutschen Vollschiffes „Maipo“ betreffend 311. — Ueber den Zusammenstoss des „Fürst Bismarck“ und „Try Again“ 323. — Das Zeichen der Konossemente 348. — Statistik der Seemfälle durch Kollisionen 408. — Beleuch- tung der Hamburger Hafenverhältnisse 492. — Anfrage, ob ein Kapitän bei gefährlichen Situationen seines Schiffes dieses Zwecks Abschluss von Frachten am Lande, verlassen darf 515. — Betrachtung über die Einrichtung von Schieds- gerichten bei Kollisionsfällen, vom seemannischen Standpunkt aus 599.	
Spreew, Norddeutscher Lloydampfer, Umbau in ein Doppel- schraubenschiff	517
Sprengung von Korallenriffen bei San Francisco	478
Stapellauf: „Kaiser Wilhelm der Grosse“ 219. — „Pretoria“ 493. — Torpedoboot in Newport News 69.	
Steuerapparat, ausgleichender	455
Steuermannsklasse in Emden, Aufhebung	42
Steuermannskunde, eine alte	327, 340
Strassenordnung, die neue, eine Betrachtung	482
Strassenrecht, das, auf See, im Lichte englischer Beleuchtung	376
das neue, in der Reichstagsverhandlung	39
Strike, der Hafenarbeiter Hamburgs	4, 13, 37, 62, 73, 85
der japanischen Industriearbeiter	561
der Lootsen Kanadas	350
der Maschinenbauer Englands	349, 423, 445, 495, 542, 604
der schwedischen Seebute	382
der Seeleute Glasgows	561
Strömungskarten des Atlantischen Oceans	278
Stromverhältnisse, die, vom Golf von Biscaya	225
Sturmwarnungen an Seefischer	417
Subvention deutscher Dampfer auf der ostasiatischen Fahrt	278
englischer Dampfer	345
französischer Handelsschiffe	202, 210
Südpolexpedition, die belgische	416
die deutsche	406, 479
Suez-Kanal, der	443
Benutzung deutscher Schiffe	63
proportionelle Benutzung aller Nationen	226
Verkehr während der letzten drei Jahre	262
Sumner'sche Methode bei Seekarten angewandt	4, 13



	Seite
<b>T.</b>	
Tarifbill, amerikanische, Gefahr für Frankreich . . . . .	200
Taucher-Apparat, ein, zur Hebung von Schiffen aus dem Meeresgrunde . . . . .	382
Technikum, das, in Bremen . . . . .	120, 327
Thingvalladänisch-Dampfschiffsgesellschaft angebl. Auflösung .	491
„ „ „ „ Jahresbericht . . . . .	159
„ „ „ „ Unterbilanz . . . . .	346
Tiefladegesetz, auf deutsche Schiffe angewandt . . . . .	218
Tom Mann, englischer Arbeiterführer . . . . .	110, 531
Ton, Tonne und deren Bedeutung . . . . .	122
Torpedoboote, Unsichtbarkeit . . . . .	79
„ „ „ „ Untergang des „26“ . . . . .	469
Transatlantische Routen . . . . .	291
Triest, der Hafen von . . . . .	346
Trockendock bei Blohm & Voss in Hamburg . . . . .	217
„ „ das erste, in England . . . . .	620
„ „ in England . . . . .	298
„ „ in San Francisco . . . . .	58
Türkische Handelsstatistik . . . . .	249
„ „ Kriegsflotte u. d. Rekonstruktion . . . . .	524, 555
„ „ Zollbeamten . . . . .	554
Turbine, angeblich eine deutsche Erfindung . . . . .	393
Turbinen-Schiffswerft, Gründung einer solchen in England .	591
Turbinen-System und seine Einführung auf Handelslampfern .	321
Turbinia, die . . . . .	475
„ „ „ „ Probefahrt . . . . .	200
<b>U.</b>	
Ueberladene und seemüchtige Schiffe in englischen Häfen .	418
Unfallverhütungsgesetze, die neuen . . . . .	291
„ „ f. d. seemannische Bevölkerung . . . . .	614
Frankreichs . . . . .	614
Unfallversicherung, die, in der Hochseefischerei . . . . .	63
Ungarische Dampfergesellschaft in Salonik . . . . .	386
Untermannungsgesetz, das englische, in Anwendung bei anderen Nationen . . . . .	313
Unterseeische Schiessübungen in der englischen Marine .	62, 118
Untiefen, in allen Meeren . . . . .	271
<b>V.</b>	
Valparaiso, das projektierte Bruchwasser . . . . .	465
Veloce, La, Jahresbericht . . . . .	202

	Seite
Venezuelanische Dockspeicher . . . . .	349
„ „ Gründung eines amerik. Musterlagers . . . . .	469
Verein, Deutscher Nautischer, Rundschreiben des Vorsitzenden . . . . .	33, 54, 164, 488, 595
Verein, Deutscher Nautischer, Vereinstag . . . . .	98, 114
Vereinigte Staaten, Einwanderung . . . . .	418, 524
„ „ Einwanderungsvorlage . . . . .	14
„ „ Handelsflotte . . . . .	441
„ „ Ladungsandrang angesichts der Tarifbill . . . . .	214
Verluste deutscher Seeschiffe . . . . .	411, 423
„ „ englischer . . . . .	298
Vermessungsordnung deutscher Schiffe . . . . .	111, 117, 201
Versailles, französischer Dampfer, im Kaiser Wilhelm-Kanal .	457
Ville, de St. Nazaire, französischer Dampfer, Strandung .	153
„ „ „ „ Untergang . . . . .	165
Vohémar, Hafen an der Nordostküste Madagaskar's . . . . .	78
Vulcan, Schiffbauwerft in Stettin, Jahresbericht . . . . .	230

## W.

Wegerecht der Fischdampfer . 62, 66, 90, 102, 160, 172, 263	
Wegner, Georg, Erfinder der Patent-Drehflügelmaschine . . .	166
Werften an der Weser . . . . .	273
Werften, britische, . . . . .	9
West India Dock in London und seine Unzulänglichkeit . .	176
Wettfahrt zwischen Dover und Helgoland . . . . .	110, 238
Weyer, Georg, Daniel, Eduard, Nachruf . . . . .	7
Windstärke, und ihre Schätzung durch Apparate . . . . .	454
White-Star Linie, Neubau der „Oceanic“ . . . . .	182
Wladiwostok, der Hafen von . . . . .	513
Wolga, die, als Schifffahrtsstrasse . . . . .	378
Wracks, treibende, u. d. Nothwendigkeit ihrer Vernichtung .	25, 360, 375.

## Z.

Zeichner und Sekretariatspersonal, der kais. Marine . . . . .	573
Zeiteintheilung, eine neue, in Frankreich angeregt . . . . .	147
Zollangelegenheiten, amerikanische, der Fall „La Touraine“ .	565
Zoll, auf englische Kohle in Deutschland . . . . .	573
Zollaufhebung auf Seeschiffe in Russland . . . . .	261
Zuyder-See, Trockenlegung . . . . .	87

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“. Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Eratere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 1.

Hamburg, den 2. Januar

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Noch einmal die Fixirung hoher und höchster Breiten. — † Georg Daniel Eduard Weyer. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenberichte. — Büchersaal. — Rundschau der Erfindungen auf maritimem Gebiet.

### Auf dem Ausguck.

Wieder ist ein Jahr verflossen, und gewohnheitsmässig weihen wir an dieser ersten Stelle unserer Zeitschrift der Schifffahrt einige Worte zum Jahreswechsel.

Wir sind uns wohl bewusst, dass wir nicht am Anfange eines jeden Jahres über grundstürzende Ideen und ebensolche Fortschritte in der Schifffahrt zu berichten vermögen, obwohl aus den Kreisen der Nichtfachleute sich solche Projekte, die sich vorwiegend auf Verhütung von Kollisionen oder auf Rettung aus Seegefahr beziehen, den Seeleuten förmlich aufdrängen. Die Ausführbarkeit dieser Projekte darf demgemäss auch nie einer ersten Probe unterworfen werden, ja sie sind meistens nicht mal einer ernstlichen Diskussion werth.

Was den finanziellen Erfolg der Rhederei anbetrifft, so ist die grosse Hoffnung, die man am Anfange des verflossenen Jahres allgemein hegte, nur in sehr geringem Grade erfüllt worden. Die Ausfrachten sind freilich im Allgemeinen besser gewesen als in den vorhergehenden Jahren, doch waren die Heimfrachten auf den meisten Routen desto schlechter. Vom Osten besonders waren sie derartig niedrig — Bombay z. B. zahlte zeitweilig nur 6 sh. per Ton Weizen und von Singapore wurde zur gleichen Rate Ladung verschifft — dass Dampfer von dort in Ballast quer über den Grossen Ocean hinüber nach San Francisco liefen, um dort zu minimalen Frachten Getreide für Europa oder

zurück nach Indien zu laden. Etwas in der Geschichte der Seeschifffahrt noch nie Dagewesenes.

Von der Westküste Südamerikas waren die Frachten ebenfalls niedriger als je zuvor, und auch von Australien hat keine Erholung stattgefunden.

Ebenso niedrig wie die Heimfrachten, waren die Küstenfrachten in Ostasien im Laufe dieses Jahres. Hier beginnt sich ausserdem die japanische Concurrenz in besonderer Weise fühlbar zu machen; ein Faktor, mit dem Europa in Zukunft dort wird rechnen müssen. Aber nicht nur dort, sondern auch in der transoceanischen Fahrt beginnen die Japaner mit der, diesem aufstrebenden Volke eigenen Energie, mit Europa und Nordamerika in Wettbewerb zu treten.

In einigen Richtungen waren zeitweilig die Heimfrachten jedoch erheblich besser als in den Vorjahren, so namentlich vom östlichen Mittelmeer und Schwarzen Meere, wovon die deutsche Rhederei leider nur in geringem Grade Nutzen ziehen konnte, weil nur wenige Dampfer unter deutscher Flagge in dieser Fahrt beschäftigt sind. Ebenfalls waren die Frachten von der Ostküste Amerikas, besonders Nordamerikas zeitweilig recht gut, was auf die Ergebnisse der beiden grossen deutschen Gesellschaften von sehr wesentlichem Einflusse sein dürfte.

Wenn demnach für einige Dampfergesellschaften — zum Theil auch infolge der pools — ein befriedigendes Resultat zu erwarten steht, so hat doch das gros der Dampfer auch in diesem Zeitraume keine Erfolge aufzuweisen, und die Segel-

schifffahrt, die im grossen Ganzen nur noch eine unbedeutende Rolle spielt, hat überall nichts verdient, sondern wohl ausnahmslos mit Verlust gearbeitet.

Der Schiffbau, besonders in grossen Dampfern, schreitet rüstig vorwärts, wodurch der Frachtemarkt stetig mit Räumte überfluthet und eine dauernde Gesundung desselben verhindert wird. Segelschiffe werden, ausser für besondere Fahrten, kaum noch gebaut.

Neue Typen für Frachtdampfer sind, wie bereits in früheren Artikeln erwähnt, in den letzten Jahren in mehrfacher Gestalt produziert, doch ist über deren grössere Prosperität wenig oder nichts Sicheres in die Oeffentlichkeit gedrungen. Das neue Jahr bringt uns nun einen neuen Typ für Passagierbeförderung, ein Rollschiff, das überhaupt keinen Schiffsrumpf mehr darstellt, sondern dessen Schwimmkraft auf luftleeren Rädern oder Rollen beruht. Um jede Reibung im Wasser zu vermeiden, werden diese Rollen durch Maschinenkraft in rollende Bewegung gesetzt, und unter Zuhülfenahme von Schiffsschrauben soll dem Rollschiffe eine Geschwindigkeit gegeben werden, die diejenige aller bisher erbauten Dampfschiffe bei Weitem übersteigt. Wir wollen durchaus nicht bezweifeln, dass sich diese Idee auf schlichtem Wasser verwirklichen lässt, falls die rollenden Räder genügend Tragkraft besitzen, doch möchten wir uns für den Seeverkehr lieber einem Schiffsrumpfe, wenn auch einem Tramp, anvertrauen.

Der Handel in Schiffen geht ziemlich flott; es kommen viele Schiffe zum Verkauf, die alle, sowohl Segler wie Dampfer, freilich meistens zu sehr niedrigen Raten, Käufer finden. Besonders sind einige Correspondenrheder bemüht, für grosse, gut erhaltene Segelschiffe Mitrheder zu finden, zu welchem Zwecke reclamenhafte Prospekte nicht gescheut werden.

Der Kaiser-Wilhelm-Kanal hat die von vielen Seiten auf ihn gesetzten Hoffnungen bisher nur in geringem Grade erfüllt, sodass man allseitig zu der Ansicht kam, der provisorische Tarif des Kanals sei zu hoch. Dass bei den Vorschlägen zur Revision particularistische Bestrebungen hervortraten, ist eine in der menschlichen Natur begründete Erscheinung, über die man vernünftigerweise nicht klagen darf. Jeder wollte für sich oder seinen Hafen den grösstmöglichen Vortheil herauschlagen. Besonders hervorgehoben zu werden verdient ein Vorschlag, der mit der proportionalen Zunahme der Entfernung vom Kanal auch die Gebühren ermässigen wollte, um dadurch dem Kanale einen grösseren Verkehr zuzuführen; oder mit anderen Worten: die von der Natur durch den Kanal bevorzugten deutschen Häfen sollten durch Erhöhung des Tarifs dieser Vortheile wieder beraubt werden.

Glücklicher Weise ist die Reichsregierung auf diesen Vorschlag nicht eingegangen, denn mit der Annahme desselben würde man auf die Eroberung des Ostseegebietes durch den deutschen Handel, die durch den Kanal erst ermöglicht wird, verzichten. Es ist doch immerhin besser, dass der deutsche Handel durch den Kanal erheblich erweitert wird, wenn auch die Rentabilität des Kanals etwas darunter leidet, als dass man diesen Vortheil aus Kurzsichtigkeit aus der Hand giebt. Zahlt doch das Reich zur Hebung des deutschen Handels in anderen Gegenden der Schifffahrt verhältnissmässig erheblich höhere Subventionen, deren Erhöhung neuerdings in Aussicht steht. Es mögen für diese Erhöhung nun wohl nicht allein handelspolitische Erfolge maassgebend sein, denn durch diese Motivierung, die ja auch von dem Herrn Staatssecretär preisgegeben ist, würde für andere Länder ohne subventionirte Dampferlinien eine ungleich grössere Zunahme des Verkehrs nachgewiesen werden können und dadurch die Subvention hinfällig werden.

Auch für die Fischerei, sowohl im Allgemeinen wie in den einzelnen Arten derselben, ist dieses verflossene Jahr nicht von finanziellem Erfolge gewesen, und auch die Unglücksfälle der Segelfischer waren leider wieder recht beträchtlich. Die Dampffischerei sowie die grosse Heringsfischerei ist trotzdem fortschreitend geblieben, während die Segelfischerei auf frische Fische eher rückgängig ist.

Für die Einbeziehung der Segelfischerei in die Unfallversicherung scheint jetzt auch ein gangbarer Weg gefunden zu sein, wodurch auch den Wittwen und Waisen der Fischer die Wohlthaten des betreffenden Gesetzes zugänglich werden. Ebenso dürfte auch die, von den nautischen Kreisen schon so lange angestrebte Versicherung gegen klimatische Einflüsse, ihre Erledigung demnächst im Sinne der Seeleute finden.

Gegen Schluss des Jahres erfuhr besonders die Hamburger Schifffahrt einen Schlag durch den Generalstreik der Hamburger Hafenarbeiter, denen sich auch die Seeleute anschlossen, der für die deutsche Rhederei sehr leicht hätte verderblich werden können, wenn die Arbeiter in diesem Kampfe gesiegt hätten. Glücklicher Weise waren sich die Arbeitgeber in Hamburg ihrer hohen Aufgabe bewusst und auch gewachsen, so dass dieser Streik, obwohl unter erheblichen Opfern, glücklich für sie im Sande verlaufen musste.

Wie wir bereits in unserem ersten Leitartikel vor mehreren Jahren hervorhoben und, unseres Wissens zum ersten Male, vor Kurzem auch von autoritativer Stelle betont ist, sind die Rheder als solche nicht zu beneiden, denn die Rhederei ist nur noch ein unrentables Nebengewerbe der Kaufleute und anderer Kapitalisten, die durch die Rhederei ihre anderen Geschäfte fördern oder zu fördern



hoffen, weshalb auch die Rhederei dahinsiecht, an allen kleinen Plätzen, wo die genannten Bedingungen fehlen. Sie concentrirt sich daher immer mehr an den grossen kapitalkräftigen Handelsplätzen, wo es immer noch viele Leute giebt, die durch die Rhederei auf irgend eine Art und Weise Vortheile erzielen oder zu erzielen hoffen.

Die deutsche Rhederei concentrirt sich nun hauptsächlich in den beiden grossen Hansestädten Hamburg und Bremen, von wo der Welthandel Deutschlands ausgeht. Mit der Unterbindung des Handels an diesen Plätzen würde demnach auch der deutschen Rhederei die Wurzel abgegraben werden, denn der Verlust der grossen Städte würde für die kleineren nicht von Nutzen werden, sondern der Vortheil würde ausschliesslich den kapitalkräftigen ausländischen Nationen, besonders den Engländern zu Gute kommen.

Dass die Seeleute in ihrem Verdienste gegen sämtliche Hafenarbeiter erheblich zurückgeblieben sind, wird Niemand in Abrede stellen können. Wir möchten daher empfehlen, nachdem der Streik überstanden und die Verhältnisse geordnet werden, wenn thunlich, vor Allem an die Aufbesserung der Löhne der Seeleute zu denken, die neben der, mindestens ebenso schweren Arbeit, sich noch ganz anderen Gefahren aussetzen haben als sämtliche Arbeiter am Lande oder in den Häfen. Es dürfte für das Ganze nicht vortheilhaft sein, wenn, veranlasst durch niedrigere Löhne auf See als am Lande, die besseren Elemente sich allmählig von der Seefahrt zurückzögen.

In einer seiner nächsten Sitzungen wird sich der Nautische Verein zu Hamburg mit der Regelung der Schadenersatzpflicht bei Kollisionen des „both to blame“ beschäftigen. Wir haben bereits anlässlich der Besprechung der Broschüre des Herrn Professor Franck in Antwerpen unsere Ansicht mitgetheilt, dass eine proportional dem Grade des Verschuldens zu bemessende Theilung des Schadens vom seemännischen Standpunkte aus nur befürwortet werden könne. Wie wir hören, haben sich auch bedeutende Juristen günstig über eine Reform in dem gedachten Sinne ausgesprochen. Die Befürchtung, das System der Theilung des Schadens würde zu willkürlichen Bemessungen seitens der Richter führen, ist im Grunde doch nicht stichhaltig. Gewiss, jeder Richter kann irren; das ist keine Frage. Warum aber bei einer Theilung des Schadens die Gefahr eines solchen Irrthums besonders hervortreten soll, ist nicht erfindlich. Auch heute begnügt sich doch der Richter nicht einfach mit der Feststellung, dass auf beiden Seiten ein Verschulden vorliege, sondern er stellt die beiderseitigen Verschulden in dem Erkenntniss nach

ihrem Umfange und Bedeutung genau fest. Da ist es doch nicht schwer, auch darüber ein Urtheil zu fällen, welches von beiden Schiffen die grössere Schuld trifft. Ein absoluter Zwang, Dieses zu thun, soll ja nicht eingeführt werden. Findet der Richter, dass auf beiden Seiten gleich viel gesündigt ist, so theilt er den Schaden in gleiche Theile. Eine ungleiche Theilung tritt nur dann ein, wenn die Verschiedenheit der Verschuldungsgrade in die Augen springend ist. Das ist ein Prinzip, das der Billigkeit entspricht und es ist nicht erfindlich, warum seine Anwendung in der Rechtsprechung mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft sein sollte, haben doch die französischen, belgischen und norwegischen Richter nach diesem Grundsatz schon seit Jahren Recht gesprochen. Schliesslich ist noch darauf hinzuweisen, dass das Prinzip der proportionalen Theilung im Falle beiderseitigen Verschuldens auch im neuen bürgerlichen Gesetzbuch Aufnahme gefunden hat. Art. 254 stellt einen analogen Grundsatz auf. Es wäre unlogisch, wenn hinfort am Lande bei beiderseitig begangenen Fehlern eine Theilung der Verantwortung stattfände, während andererseits auf See der Zustand bestehen bliebe, dass der geringste Irrthum des angerannten Schiffes die grössten Versehen des anrennenden entschuldigen würde.

Der diesjährige Bericht des Marine-Secretärs der Ver. Staaten schlägt einen eindringlichen Ton an. Unter Hinweis auf die Präsidentenbotschaft vom Jahre 1885, worin die Nothwendigkeit einer leistungsfähigen Seemacht hervorgehoben wird, und unter Aufzählung dessen, was seither Lobenswerthes in dieser Richtung geschehen ist, wird in dem Bericht betont, dass die Grossmächte, mit denen die Ver. Staaten Beziehungen unterhalten, diese nicht nur an Zahl der bereits existirenden Schlachtschiffe und Torpedoboote übertreffen, sondern ihnen auch in den Plänen für die Zukunft den Vorrang ablaufen. Eine Nothwendigkeit, mit den grossen Flotten Englands und Frankreichs zu concurriren liege nicht vor, indess sei ein allmähliges und stetiges Aufücken sicherlich am Platz. Nicht nur in Europa, sondern auch in Asien wüchsen mächtige, stetig erstarkende Flotten heran, mit denen man rechnen müsse. Angesichts der Zunahme der amerikanischen Handelsmarine (? D. R.) sei die gegenwärtige Kriegsflotte durchaus nicht das, was sie sein sollte. Nichts sichere in höherem Masse den Frieden im Inland und das Ansehen im Ausland als eine leistungsfähige Marine.

Das folgende Schreiben ist zur Hand:

„Den Artikel „Ein nautischer Reformer und die Ortsbestimmung der Zukunft“ habe ich mit sehr

viel Interesse gelesen. Gestatten Sie mir eine kurze Bemerkung zu dem Schlusspassus: „Was der allseitigen und ausschliesslichen Anwendung der Methode (Mareq. de St. Hilaire) immer im Wege stehen wird, ist die Konstruktion in der Karte u. s. w.“

Ein holländischer Marineofficier hat diese Methode für das Besteck auf einer langen Reise angewandt und hat zur Erleichterung ihrer Anwendung Besteckkarten entworfen, die auf Carton aufgezo-gen käuflich sind. Eine kurze Anleitung zum Gebrauch und Erläuterung desselben an einem Beispiel gab ich im Novemberheft der Zeitschrift „de Zee“ 1894. Vielleicht dürfte dieser Hinweis für die Leser der „Hansa“ und den Verfasser des Artikels interessant sein. Die Kärtchen sind wirklich sehr bequem. Man kann auf jeder Wache den jeder Beobachtung entsprechenden Schiffsort absetzen, statt ihn zu berechnen.

Hochachtungsvoll etc.

E. J. Hoos,

Direktor der Navigationsschule in Rotterdam.

Ein deutsches Kabel nach Spanien ist in diesen Tagen vollendet worden. In Emden schliesst sich das Kabel an das Reichstelegraphenamt an; bei einer Gesamtlänge von annähernd 11—1200 Seemeilen, also über 2000 Kilometer, zieht es sich über Borkum durch die Nordsee und den Kanal, weiter um die nordwestliche Spitze von Frankreich und durch den Biscayischen Meerbusen direkt zu dem an der spanischen Westküste belegenen Vigo hin. Das Kabel steht, wie alle grossen unterseeischen Verbindungen, im Eigenthum einer Privatgesellschaft, nämlich der deutschen Seetelegraphengesellschaft in Köln, welche zum Zwecke dieser Unternehmung ins Leben gerufen worden ist und deren Statut die Genehmigung des Reichspostamtes gefunden hat. Das erste Telegramm, das auf dem neuen Wege expedirt wurde, war ein von dem spanischen Generalpostmeister Marquis de Lema an den Staatssekretär Dr. v. Stephan gerichtetes Glückwunschtelegramm, das sofort beantwortet wurde. Der „Reichsanzeiger“ bespricht die Eröffnung des neuen Kabels Emden-Vigo und sagt: „Die Herstellung ist als erster Abschnitt eines grösseren Werkes zu bezeichnen. Es unterliegt keinem Zweifel, dass im Laufe der kommenden Jahre von Vigo eine weitere Fortsetzung zunächst nach den Azoren, sodann nach Nord-Amerika folgen wird, für dessen telegraphischen Verkehr mit Deutschland und seinen Hinterländern die bisherige indirekte Verbindung nicht mehr völlig ausreicht und wofür eine den deutschen Zwecken dienende Leitung immer mehr Bedürfniss wird.“

Der Ausstand der Hamburger Hafenarbeiter scheint sich ins neue Jahr hinüber zu ziehen. In

den Versammlungen gehen die Wogen der Begeisterung für das einmüthige Zusammenhalten und das Ausharren im Kampfe noch sehr hoch und von einem Nachgeben der Arbeiter scheint vorläufig noch keine Rede. Die Situation wird immer verwickelter. Die von auswärts herangezogenen Arbeiter haben in den seit Ausbruch des Strikes verflossenen sechs Wochen sich nunmehr in ihre Obliegenheiten derart eingearbeitet, dass sie die Ausständigen, was Wirksamkeit anbelangt, voll zu ersetzen vermögen. Der Kitt, der heute noch die Streikenden zusammenhält, ist einzig und allein die Erkenntniss, dass viele von ihnen überhaupt überflüssig geworden sind und die begründete Befürchtung, dass sie nicht wieder eingestellt werden. So viel scheint sicher, dass manche der Ersatzleute, die herangezogen worden sind, ihren Platz auch in Zukunft zu behaupten gedenken und auch behaupten werden. Die Folge wird ein ungeheures Ueberangebot an Arbeitskräften im Hamburger Hafen sein. Ob dem gegenüber die Organisation der Gewerkschaften im Stande sein wird, einen Rückgang der Löhne zu verhindern, oder ob dieses Missverhältniss dann auf natürlichem Wege durch allmähliges Sinken der Löhne einen Ausgleich finden wird, muss die Zukunft lehren. Offenbar scheinen die Arbeiterführer sich mit solchen Fragen vorläufig den Kopf noch nicht zu zerbrechen. Sie klammern sich noch immer an ihre Forderungen auf Wiedereinstellung der Striker, eine Forderung, die heute thatsächlich allein das Rückgrat ihrer Macht über die Arbeiter bildet. Die Lage im Hafen kennzeichnet folgender Situationsbericht. Am Montag den 28. December lagen im Hafen 232 Schiffe. Auf 161 derselben wurde mit 348 Gängen gearbeitet. Der Rest war zum grössten Theil während der Feiertage an die Stadt gekommen und noch nicht an ihre Löschräume verholt. 95 von diesen Schiffen lagen an den Quais. 61 davon waren beim Löschen resp. Laden beschäftigt und zwar an 162 Kränen mit 38 alten und 1186 neuen Arbeitern. An den Quaischuppen selbst waren 372 alte und 1570 neue Arbeiter in Thätigkeit. — Am Weihnachtabend waren in den Kasernenschiffen 1353 Mann einquartirt. Davon ist ein Theil während der Festtage in die Heimath gereist, geblieben sind 1007 Mann. Sämmtliche Abgereisten sind am Morgen des 28. December wieder zur Arbeit angetreten und haben noch neuen Zuzug mitgebracht.

Der bereits früher einmal angeregte Plan der Einführung von Hospitalschiffen taucht neuerdings wieder auf und zwar geht derselbe diesmal von Männern aus, denen man ein Urtheil weder in Marine- noch in Sanitätsangelegenheiten absprechen kann, dem Staatssecretär des Marine-departements, Herbert, und dem Generalarzt der



Marine der Vereinigten Staaten Rufus Tryon. Schon dem nächsten Kongress soll ein Antrag auf Bewilligung der zum Bau eines derartigen Fahrzeuges erforderlichen Summe unterbreitet werden. Die Verwaltung dieser Schiffe soll in der Hand einer aus Freiwilligen zu bildenden Gesellschaft, ähnlich wie das „Roth Kreuz“, stehen, während der Staat sich gewisse autoritative Rechte vorbehalten würde. Es lässt sich denken, dass auf einem eigens zu dem Zwecke eingerichteten Hospitalschiffe, Verwundete besser gepflegt und nothwendig gewordene Operationen leichter ausgeführt werden können, als an Bord der Schlachtschiffe, wo der Raum nothwendigerweise beschränkt ist. Immerhin bleibt aber die Ueberführung der Verwundeten auf offener See ein heikler Punkt und eine schwierig zu lösende Frage. Der praktische Nutzen einer solchen Einrichtung wird durch diese Schwierigkeit ein sehr fraglicher. Die amerikanischen Befürworter der Idee gehen sogar so weit, dass sie den Lazarethschiffen die Bestimmung zuweisen während der Seeschlacht die Verwundeten von den in Aktion begriffenen Kriegsfahrzeugen an Bord zu nehmen sowie beim Sinken eines der in der Schlacht beteiligten Fahrzeuge, für die Rettung der gefährdeten Menschen sei es Freund oder Feind, zu sorgen. Man weist dabei auf die Schlacht von Lissa wo 400 Seelute beim Untergang des „Re d'Italia“ ihr Leben einbüssten, die durch das Eingreifen eines solchen Hospitalschiffes hätten gerettet werden können. Um eine derartige Thätigkeit auszuüben, müsste das Schiff sich aber im pêle mèle der Seeschlacht aufhalten und bewegen, wo unter Umständen für dasselbe der denkbar unpassendste Platz wäre. Wenn es wirklich zu einem solchen Versuche in den Vereinigten Staaten kommen sollte, wird man den Amerikanern für ihre menschenfreundlichen Bemühungen die Anerkennung nicht versagen, dabei aber andererseits im Urtheil über den praktischen Nutzen der Sache gutthun eine gewisse Reserve zu beobachten.

Wie aus Kiel berichtet wird hat die Verwaltung des Kaiser Wilhelm-Kanals die Rhedereien um gutachtliche Aeusserung ersucht über die Absicht, geprüfte, fähige Rudersleute anzustellen und den durchfahrenden Dampfern gegen Entgelt mitzugeben. Die Kanalverwaltung sieht die Ursache der häufigen Unfälle in der mangelnden Uebung der Dampfer-Rudersleute, die Schiffe durch das schmale Fahrwasser des Kanals zu steuern. Wir sind der Ansicht, dass dem Vortheil der Kenntniss der Fahrwasserverhältnisse seitens der professionellen Steuerer auf der anderen Seite erhebliche Nachtheile gegenüber stehen würden. Sie bestehen in der mangelnden Vertrautheit mit den Eigenheiten des Schiffes in Bezug auf das

Steuern. Es ist ein alter Grundsatz, in engen Fahrwasser möglichst nur solche Leute ans Ruder zu stellen, die mit dem Schiffe und der Art und Weise, wie es dem Steuer gehorcht, vertraut sind. Dass jedes Schiff in dieser Beziehung seine „Nücken“ hat, wie der Seemann zu sagen pflegt, ist bekannt. Das gilt von Dampfern wie von Seglern. Allerdings treten diese Eigenheiten, Das muss hier erwähnt werden, bei langsamer Fahrt, wie sie im Kanal allein zulässig, weniger zu Tage, wie bei voller Geschwindigkeit.

Zwei Bergungen aus Seenoth sind in den letzten Wochen ausgeführt worden, die wegen der schwierigen Umstände, unter denen sie ausgeführt wurden, auch in seemännischen Kreisen Aufsehen erregt haben. Beide Male waren es Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie, welche die Rettungsdienste leisteten. Der eine Fall ereignete sich am 14. December im Englischen Kanal während eines schweren Nordweststurmes. Ein grosser englischer Passagierdampfer, die „Dido“ aus Hull, hatte Maschinenschaden erlitten und war in der Folge manöverunfähig geworden und in Gefahr gerathen auf die französische Küste zu treiben, als der Hamburger Dampfer „Helvetia“ Kapitän Schrötter auf die abgegebenen Nothsignale zu Hülfe eilte und das gefährdete Schiff ins Schlepptau nahm. Die Herstellung einer Verbindung mit der havarirten „Dido“ war wegen der überaus wilden und hohen See, die z. Z. herrschte, eine Aufgabe, welche die höchsten Ansprüche an seemännische Geschicklichkeit und Muth stellte. Nach vielen vergeblichen Versuchen, die einen vollen Tag in Anspruch nahmen, gelang es am zweiten Vormittage, die „Dido“ mittelst Ankerketten so festzumachen, dass das Schleppen vor sich gehen und das gefährdete Schiff in den sicheren Hafen von Plymouth gebracht werden konnte. — Die zweite Rettung aus Seegefahr wurde von dem dieser Tage im Hamburger Hafen eingetroffenen Dampfer „Galicia“ Kapitän Pietsch ausgeführt und zwar im Golf von Mexico während eines Nordweststurmes. Am Morgen des 3. December gewahrte man von Bord der „Galicia“ ein kleines offenes Boot mit vier Schiffbrüchigen, welche mit grosser Anstrengung gegen Sturm und See ankämpften. Die Insassen waren ein Theil der Besatzung der portugiesischen Bark „Alliança“, welche während des Sturmes auf ein in der Nähe befindliches Riff gerathen und zerschellt war. Nachdem die gänzlich erschöpften Seelute an Bord der „Galicia“ aufgenommen waren, erfuhr Kapitän Pietsch von ihnen, dass noch ein zweites Boot mit acht Insassen hilflos auf der See umhertreibe und nun machte sich die „Galicia“ auf die Suche und nach vieler Mühe gelang es auch den Rest der Schiffbrüchigen zu finden und an Bord

des Hamburger Dampfers zu bringen. Die Geretten haben am 23. December mit der „Galicia“ Hamburg erreicht, von wo sie durch Vermittelung des portugiesischen Konsuls in ihre Heimath befördert wurden.

## Noch einmal die Fixirung hoher und höchster Breiten.

Irren ist menschlich. Wir würden aufhören, Kinder dieser Erde, wirkliche Menschenkinder von Fleisch und Blut zu sein, wenn wir irrthumlos in reinster Unfehlbarkeit und Vollkommenheit unsere Geisteswege zögen. „Durch Nacht zum Licht,“ „Durch Irrthum zur Erkenntniss“. Das ist und sei nicht nur unsere Losung von heute, es war auch die Losung von gestern es wird auch die Losung von morgen, es wird der Wahrspruch aller Zeiten sein. Denn das volle Licht der Erkenntnis, die Lösung des Räthsel aller Dinge wird nie dem irrenden Menschenthum zu theil werden. Kein Erforschen, kein Erreichen des eisumstarrten Pols, so heldenhafte, so kühn, so übermenschlich gross dem staunenden Menschengenossen eine solche That erscheinen möchte, wird imstande sein, den Schleier zu lüften, der das Wesen der Dinge deckt.

Die Weihnachtszeit wäre dazu geeignet, sich in die Mysterien religiöser Schwärmerei zu versenken. Denn vor 1896 Jahren geschah dieses Wunder, das unbegreiflich dem grübelnden Verstande, noch mit derselben Macht wie ehemals das glaubensreiche Herz erfasst und es in stiller Freude erschauern lässt. Und die Verheissung sagt weiter, alle Irrthümer werden gelöst, alle Dinge offenbar werden, wenn keine Erkenntnis und keine Zeit mehr sein wird. Auf dem Pol ist keine Zeit mehr; hier giebt es keinen Mittag und keine Mitternacht. Wenn die Sonne oben ist, im Gesichtsfelde, so beschreibt sie ihre gleichen Tageskreise mit gleichbleibender Geschwindigkeit über diese fürchterlichen Eisfelder, ohne einen Wechsel, ohne Aufgang und Untergang. Der unaufhörliche Tag ist fast so schrecklich wie die ewige Nacht. Aber wenn auch die Zeit aufgehört hat, die Erkenntnis ist noch da und mit ihr der Irrthum.

Ja, irren ist menschlich! Auch der Verfasser des ersten Artikels: „Die Fixirung hoher und höchster Breiten“, erschienen in der Nummer der Weihnachtswoche hat Fehlwege eingeschlagen; auch er hat sich geirrt. Nun, so schlimm wäre das gerade nicht. Es gehört nicht zu den grossen Seltenheiten, dass Jemand seinen Bestimmungshafen vorbeikreuzt. Nur möchte es nicht wohlgethan sein, die dort gegebene Aufbellung einer, wie der Verfasser sagt, wissenschaftlichen Frage unwidersprochen hingehen zu lassen. Dadurch könnten Andere, die keine Zeit haben, oder es nicht der Mühe werth finden, den Gegenstand durchzudenken, zu derselben irrthümlichen Ansicht gelangen. Dass das eine wünschenswerthe Sache wäre, diese Behauptung wird kein Mensch aufstellen wollen.

Der Verfasser hat sich die Arbeit nicht leicht gemacht. Um bildlich zu reden möchten wir sagen, er hat den leichten, ebenen und bequemen Chausseeweg durch den Wald verschmätzt; in urwüchsiger Kraft, mit der schweren Axt in der Faust, hat er sich selbst seinen eigenen Weg gebahnt. Bei dieser beschwerlichen Arbeit hat er die rechte Richtung zum Theil eingebüsst. Nein, er hätte es nicht nöthig gehabt, mit dem schweren Rüstzeug der Differential-Gleichungen daherzukommen. Die Meridianhöhen genügen zur Bestimmung der Breite, und da man es hier nur mit Bogenstücken eines und desselben Kreises, des Meridiaus nämlich, zu thun hat, also mit keinem sphärischen Dreieck, so sind die Differential-Gleichungen entbehrlich.

Wenn aber doch einmal das schwere Geschütz dieser Gleichungen benutzt werden soll, so könnten wir auch diese einfachen Schlüsse daraus ziehen. Aus  $— dh = dt \cdot \cos q$ ,  $\sin A$  folgt für  $A = 0$ , also das Gestirn im Meridian, dass der Fehler in  $t$ , also in der Zeit, von gar keinem Einfluss auf die Meridianhöhe ist. Da die Sekante von  $90^\circ$  unendlich gross ist, so folgt für den erreichten Pol aus der Gl.:  $dt = — dh \cdot \sec q \cdot \operatorname{cosec} A$ , dass der geringste Fehler in der Höhe des Gestirns einen unendlich grossen Fehler in der Zeit verursacht d. h. es giebt keinen Anhalt für die Zeit mehr. Wir sehen hier ab von dem Mondwechsel und von dem Steigen und Sinken des Gestirns, verursacht durch die Aenderung der Declination.

Doch lassen wir die Differential-Gleichungen, wir brauchen sie gar nicht. Dass es am Pol keine Zeit, keine Tageszeit giebt, folgt ja schon aus der Berechnung der Zeit. Wir zählen die Zeit vom Durchgange der Sonne (an Bord von der wahren Sonne) durch den Meridian. Für den Beobachter am Pol findet ein solcher Durchgang nie mehr statt, denn die Sonne steht in jedem Punkte ihrer Tagesbahn im Meridian und nirgendwo sonst. Es giebt keinen Längenunterschied am Pol, denn alle Meridiane laufen in dem einen einzigen Punkt zusammen. Der Beobachter muss sich noch umwenden, um dort  $180^\circ$  in Länge zu verändern; wenn er aber zu einem mathematischen Punkt ohne jede Ausdehnung zusammenfrühe und dabei noch denken könnte, der arme Wicht, so hätte er auch dies nicht mehr nöthig, alle Längenunterschiede wären in ihm zu einem Nichts zusammengeschmolzen. Von Längenbestimmung kann hier selbstredend nicht die Rede sein, auch in der Nähe des Pol; nicht. So z. B. ist auf  $89^\circ 59' 50''$  Breite der ganze Parallelkreis um die Erde 1 Seemeile lang; auf  $89^\circ 59' 0''$  würde dieser Kreis etwa 6 Seemeilen lang sein. Um  $180^\circ$  in Länge d. h. 12 Stunden in Zeit zu verändern, brauchte man auch hier nur 3 Seemeilen zurückzulegen.

Wenden wir uns dem Hauptpunkt unseres Gegenstandes zu. Der angezogene Artikel sagt: „Die Breitenbestimmung ist hier (auf Nansens Breite,  $86^\circ 14'$  und  $1^\circ$  höher) schon so unsicher, dass mit Bestimmtheit nicht mehr erkannt werden kann, auf welcher Breite sich das Schiff befindet.“ Und weiterhin finden wir die Bemerkung; dass dreist behauptet werden darf, astronomische Beobachtungen zur Ermittlung der Breite in diesen Regionen sind für wissenschaftliche Zwecke vollständig unbrauchbar. Diese Ausführungen werden wir nicht unterschreiben können. Hier ist das Wahre sehr mit Unrichtigem gefärbt. Wahr ist es, dass Nebenmittagsbreiten nahe dem Pol keinen Sinn haben; denn das notwendige Element zur Bestimmung dieses Dreiecksstücks geht, wie eine allmählich erlöschende Lampe, dem Beobachter vollständig aus: die Zeit, und mit ihr der Stundenwinkel. Aber wer wird sich denn hier auf Nebenmittagsbreiten einlassen; wer bestimmt die eine Coordinate der genauen geographischen Position eines Orts am Lande durch Breiten neben dem Meridian? Dazu benutzt man Höhen im Meridian. Und für diesen Zweck, für die Breitenbestimmung durch Meridianhöhen durften die aufgestellten Berechnungen der jeweiligen Höhenänderung fortfallen.

Ob auf niedriger, ob auf hoher und höchster Breite, die Breitenbestimmung durch Meridianhöhen erfolgt überall auf dieselbe Weise und mit derselben Genauigkeit: man misst die höchste Höhe, findet daraus die wahre Meridian-Zeithöhe und mit Hilfe der Declination die Breite. Das Verfahren ist ja jedem Schiffsofficier so bekannt und vertraut, wie etwa das Aufziehen der Taschenuhr. Das Verfahren hat Allgemeingültigkeit, es gilt für Nansens Breite ebensowohl wie für jede andere Breite. Von den kleineren Verschiebungen, die durch ungewöhnlich rasche Declinationsänderungen (wie beim Monde) oder durch riesige Fahrgeschwindigkeiten in der Richtung Nord-Süd entstehen, sehen wir hier natürlich ab, wie es ja auch in der Praxis geschieht.

Ein Uebelstand ergibt sich allerdings in sehr hohen Breiten, der aber die Genauigkeit des Resultats nicht beeinträchtigt, sondern nur die Beobachtung umständlicher macht. Da man nämlich keine rechte Zeit mehr hat, so wird man mit kürzeren oder längeren Unterbrechungen so lange beobachten müssen, bis man ein Fallen des Gestirns wahrnimmt, um sicher zu sein, auch die höchste Höhe gefunden zu haben. Wegen des Mangels an einigermaßen richtiger Zeit (das mitgenommene Chronometer wird in der Eiseskälte auch keinen Anhalt mehr gewähren) empfiehlt es sich, Fixsterne zu beobachten, und nicht die Sonne, weil man die Declination der letzteren nicht immer mit hinreichender Genauigkeit feststellen kann. Nahe dem Pol wird der Fixstern seinen Tageskreis nahe parallel der Kimm beschreiben, hier wird man vielleicht das ganze Etmaal hindurch jede halbe Stunde die Höhe des Fixsterns messen müssen, um die höchste Höhe d. h. die Meridianhöhe zu finden. Das ist umständlich, aber doch sehr wohl ausführbar. Da man die Fixsterne nur im Winter, in der ewigen Nacht des Nordpols messen kann, wird man sich im Sommer mit der Sonne begnügen müssen. Die beste Zeit für eine genaue Bestimmung der Breite ist dann die Zeit der Sonnenwende, da in diesen Tagen die Sonne ihre Declination fast gar nicht ändert. Eine Fixirung hoher und höchster Breiten ist also sehr wohl möglich und die astronomischen Beobachtungen sind für wissenschaftliche Zwecke in jeder Beziehung vollständig brauchbar.

Richtig ist es, was der Artikel sagt, dass man den Pol nur durch Zufall erreichen kann, selbst wenn wir (was wir hinzufügen) uns den Pol als eine Fläche von einer Seemeile Umfang vorstellen und ein eisfreies Meer dort vorhanden wäre. Den Kurs nach dieser Fläche in bestimmter und bewusster Weise festlegen, geht nicht, weil der Kompass seine Dienste versagt und die Himmelskörper dem Nordpolfahrer keine verwertbaren Richtungen mehr angeben. Gleichwohl können wir nicht dem Satz zustimmen, dass am Pol jegliche Orientirung aufhöre und man sich ringsherum irgendwelche Richtungen denken könne.

Gewiss, denken kann man sich irgendwelche Richtungen, das bleibt jedem unbenommen; aber vorhanden sind die Kompassrichtungen nicht. Vorhanden ist nur die eine Richtung, die Südrichtung, denn jeder Punkt des Horizonts wird von einem vom Auge des Beobachters ausgehenden Meridian durchschnitten. Selbst das Entgegengesetzte dieser einen Südrichtung die Nordrichtung existirt nicht; die Südrichtung ist das All und eine hier, welche nichts neben sich duldet. Sobald ich mich aber einen Schritt vom Pol entferne, tritt auch die Nordrichtung auf; rückwärts nach dem Pol gerichtet ist dann die Nordrichtung.

„Als ein sicheres Zeichen dass man den Pol erreicht hat, würde es anzusehen sein, wenn die dort zu irgend einer Tageszeit gemessene (wahre) Höhe der Sonne über der Kimm gleich gross ist mit der Declination der Sonne, die für den in Frage kommenden Tag gilt.“ In diesem Schlusssatz des Artikels liegt ein ganz richtiger Gedanke, der aber mit den früheren Ausführungen über die Unmöglichkeit der Fixirung höchster Breiten nicht leicht in Einklang zu bringen ist. Immerhin kann auch dieser Satz noch erheblich vereinfacht werden. Der Pol ist erreicht, kann man sagen, wenn die Höhe des Gestirns (ohne Declinationsänderung) stets dieselbe bleibt. Und hierin liegt auch die naheliegende Möglichkeit, dass selbst der Unkundigste die Polarbreite mit ziemlicher Genauigkeit feststellen kann. Wenn er mit dem Auge wahrnimmt, dass helle Fixsterne (und wie die leuchten mögen in dieser eisigen Kälte!) mit kleiner nördlicher Declination wie etwa Beteiguze und Procyon in stets gleichbleibender Höhe über der Kimm sich bewegen, dann kann er ausrufen: „Hurrah, wir haben zuverlässlich den Pol erreicht!“

Wann und in welchen Lauten wird dieser Freudenruf zuerst über Menschenlippen kommen?! Wird es in deutscher

Zunge geschehen? Ihr hüllt Euch in Schweigen, Ihr eisigen Gefilde des Nordens, Ihr fürchterlich zu Eis erstarrten Berge! Kein Wort dringt aus diesen schauerlichen Einöden, die das Herzblut manches Helden zum Erstarren gebracht und seinen Mund für immer stumm gemacht haben.

Hoch Fritjof Nansen!

## † Georg Daniel Eduard Weyer.

„Mein Sohn, nichts in der Welt ist unbedeutend. Das Erste aber und Hauptsächlichste

Bei allem ird'schen Ding ist Ort und Stunde.“

(Seni in Wallensteins I. Theil.)

Ort und Stunde der Gestirne zu bestimmen, ist die schöne, stille Lebensaufgabe aller Astronomen. Die emsige Arbeit der Sternkundigen liefert dem Seefahrer die hauptsächlichsten, heutzutage fast unentbehrlichen Hilfsmittel, um schnell und sicher den Weg über die grossen Wasserwüsten zu finden. Doch auch Gelehrte sind zuweilen recht sonderbare Käuze, das ist schon aus dem Alterthum bekannt; nicht Jeder hat das Streben, seine Wissenschaft der Menschheit dienstbar zu machen; auch die Astronomen, mit deren Geschichte die Wunderlehren der alten Magier, Augurn, Kabbalisten und Astrologen innig verknüpft sind, leben heute noch zum Theil ein weltfremdes Leben, ohne Antheil für die Sorgen und Bedürfnisse ihrer Mitmenschen. Kein Beruf, der Arbeitsbienen hat, ist frei von Drohnen — das zeigt das menschliche Leben in allen Schichten. Wohl dem, dessen Lebensarbeit der Gesamtheit Förderung und also Nutzen gebracht! Denn die Nachwelt ist ein scharfer Richter — sie beurtheilt die Früchte der Thätigkeit: was brauchbar ist, bleibt frisch, was faul ist, verschwindet im Orkus der Vergessenheit.

Nur sehr wenige unter den dahingegangenen Astronomen Deutschlands haben mit gleichem Fleisse und gleicher Liebe so darnach gestrebt, den deutschen Seefahrern die Bestimmung von Ort und Stunde zu erleichtern — wie Dr. Georg Daniel Eduard Weyer, der ein Menschenalter hindurch als Professor der Mathematik und Astronomie an der Universität in Kiel wirkte. Professor Weyer, der gütige kleine Lehrer und Examiner, ist in der Handelsmarine so gut wie in der Kriegsmarine bekannt; schon vor zwei Jahrzehnten wurde der alte Herr wegen seines bescheidenen Auftretens und wegen seines Berufs als Astronom der „alte Seni“ benannt. Das geschah aber wahrlich nicht aus Spott, denn jeder liebte ihn — vom Admiral bis zum Lieutenant, fast jeder war sein Schüler gewesen und drückte deshalb mit dieser vertraulichen Benennung seine Vorliebe für den alten Lehrer aus. Man achte einmal darauf, sogenannte „Spitznamen“ erhalten meist nur beliebte, selten aber unsympathische Menschen.

G. D. E. Weyer wurde am 20. Mai 1818 in Hamburg geboren; nach einer vierjährigen Lehrzeit an der Hamburgischen Sternwarte in den Jahren 1839 bis 1843, die damals von dem alten berühmten Rümker geleitet wurde, studirte Weyer von 1843—1845 in Berlin Astronomie und Mathematik. Später kehrte er nach Hamburg zurück und war in den Jahren 1847 bis 1850 als Assistent der Sternwarte und zugleich als Lehrer der damals noch mit der Sternwarte verbundenen Navigationschule thätig. Als in der kleinen thatkräftigen schleswig-holsteinischen Marine eine Seekadettenschule in Kiel eingerichtet wurde, folgte Weyer einem Rufe dorthin und unterrichtete an der jungen Anstalt, bis sie zugleich mit der überwältigten, aber unbesiegten kleinen Flotte 1851 aufgelöst wurde. Weyer blieb in Kiel, habilitirte sich 1852 als Privatdozent an der Universität und wurde schon im nächsten Jahre zum ausserordentlichen Professor ernannt. In die „ordentliche“ Professur rückte er 1860 ein und wirkte darin bis zu seinem Tode am 22. Decbr. 1896. Seine Thätigkeit bei der preussischen Kriegsmarine begann 1864 als Examiner in der Navigation, später, von



1866 bis 1868 unterrichtete er auch die Seekadetten in diesem Fache. An der im Jahre 1873 begründeten Marine-Akademie in Kiel hielt Weyer alljährlich mehr als zwei Jahrzehnte lang Vorlesungen über nautische Astronomie. Mit seiner Vaterstadt Hamburg blieb er sein Leben lang in wissenschaftlichem Verkehr; denn er gehörte der Kommission zur Prüfung der Navigationslehrer an und nahm zuweilen auch an anderen nautisch-wissenschaftlichen Berathungen in Hamburg theil. Seine wissenschaftlichen Arbeiten umfassten die Gebiete der reinen Mathematik, der Astronomie, der Lehre vom Magnetismus und der Nautik. Ohne seine Kräfte je zu zersplittern mit Abschweifungen auf fremde Gebiete, verstand Weyer doch seine trefflichen mathematischen und physikalischen Kenntnisse nach vielen Richtungen nutzbringend zu verwerthen. Er beherrschte sein Fach vollständig, weil sein Wissen auf guter Grundlage aufgebaut war; er war noch ein echter Gelehrter alten Schlages, gründlich vorgebildet und gründlich arbeitend. Darum war ihm jeder oberflächliche Schaum zuwider; auch die gebauschte Gelehrsamkeit galt ihm nichts, mit der heutzutage die tauben Nüsse am meisten prunken. An Menschenkenntniß fehlte es dem alten Herrn nicht; seine Liebenswürdigkeit sah mit mildem Lächeln über manche Schwächen seiner Schüler und Mitmenschen hinweg, mit unermüdlicher Geduld wiederholte er seine Belehrungen bei den Unaufmerksamen wie auch bei den schwach Begabten.

Unter Weyers nautisch-astronomischen Arbeiten sind sehr viele, worauf noch nach Jahrzehnten und später Studierende und Lehrer der Nautik zurückgreifen werden, um sie als werthvolle Grundsteine bei nautisch-astronomischen Forschungen zu verwerthen. Neben sehr systematischer Darstellungsweise haben die meisten seiner nautischen Arbeiten den Vorzug, dass sie sehr ausführlich die historische Entwicklung der verschiedenen Methoden erkennen lassen. Das sichert ihnen auch dann noch eigenen Werth, wenn die gegebenen Methoden der Bestimmung von Ort und Stunde durch neuere, fortgeschrittene verdrängt werden sollten.

Ohne die einzelnen Abhandlungen hier eiger Kritik zu unterziehen, die einmal nur eine Wiederholung früherer Besprechungen in dieser Zeitschrift sein würde und die auch nur von besonders berufener und vollkommen sachkundiger Seite geziemend sein würde, seien hier nur die schönen, reifen Früchte genannt, die Weyer zu Nutz und Frommen der Seefahrer, insbesondere aber zur Förderung des immer noch lückenhaften Wissens der theoretischen Nautiker hinterlassen hat:

Zuerst erschienen seine „Vorlesungen über nautische Astronomie“ (Kiel 1871), die vom Verfasser dieser Zeilen bei nautischem Unterricht und bei einzelnen Arbeiten mit Vorliebe und mit gutem Nutzen oft verwendet wurden. Diese Arbeit wurde von dem bekannten (Kompass-) Professor Dr. P. J. Kaiser 1872 unter dem Titel: „Lessen over Zeevaartkundige sterrenkunde“ in Holländische übersetzt; es ist wohl bisher die einzige Arbeit eines deutschen Nautikers, die von fremden Seefahrern beachtet worden ist. Spät, 1890 in Hamburg erschien das zweite nautische Buch Weyers „Kurze Azimuth-Tafeln für alle Deklinationen, Stundenwinkel und Höhen der Gestirne auf beliebigen Breiten“. Verschiedene Gründe haben bisher die allgemeine Einführung dieser Tafeln verhindert; darüber mögen die nachdenken, die es angeht, ob der werthvolle Kern dieser Arbeit in erweiterter Form etwa handlicher sein könnte. Die wichtigsten nautischen Arbeiten Weyers sind in den Annalen der Hydrographie u. s. w. verstreut. Dort erschien: „Ueber die astronomische Ortsbestimmung aus einer einzelnen beobachteten Höhe“ (1879); „Uebersichtstafeln des Unterschiedes zwischen der scheinbaren und wahren Mond-distanz“ (1880); „Ueber die kürzeste Berechnungsart der Mond-distanzen im nautischen Gebrauch“ (1881); „Ueber die Berechnung des wahrscheinlichsten Chronometerganges“ (1881); „Die Wiedererscheinung der Methode und Tafeln von Elford

als sogenannte „Neger-Tafeln.“ (1882); „Bericht über eine neue Schrift von Sir G. B. Airy, die Berechnung der Mond-distanzen betreffend“ (1882); „Konstruktion zu einer Küsten-aufnahme im Vorbeifahren unabhängig von der Strömung und Fahrtmessung, nebst Beiträgen zur Geschichte der sogenannten Pothenot'schen Aufgabe“ (1889); „Die direkten oder strengen Auflösungen für die Bestimmung des Beobachtungsortes aus zwei Höhen der Sonne oder anderer bekannter Gestirne nebst dem Zeitunterschied der Beobachtungen“ (1883); „Die indirekten oder genähereten Auflösungen für das Zweihöhenproblem“ (1884); „Bericht über eine neue Abhandlung des Prof. A. Bono in Neapel zur nautischen Bestimmung der Länge durch Chronometer mittelst zweier korrespondirender Sonnenhöhen“ (1885); „Die wahrscheinlichste geographische Ortsbestimmung aus beliebig vielen Höhen“ (1886); „Beiträge zur Berechnung der Declination der Schiffskompassse, mit Untersuchungen über die ältesten Flinders'schen Deviationsbeobachtungen“ (1888); „Ueber die säkulare Variation der magnetischen Deklination in Rio de Janeiro“ (1888); „Prüfung der Poisson'schen Deviationstheorie für Schiffskompassse durch Beobachtungen“ (1889); „Bericht über die neuen amerikanischen Seekarten in gnomonischen oder Centralprojektion für die Schifffahrt im grössten Kreise“ (1890). Unter Weyers vielen astronomischen und mathematischen Veröffentlichungen seien hier nur zwei angeführt, die auch für die Nautiker Bedeutung haben: nämlich die Arbeiten in den „Astronomischen Nachrichten“: „Interpellation für die Mitte bei periodischen Funktionen“ (Band 117) und „Die Bestimmung der wahrscheinlichsten geographischen Lage eines Beobachtungsortes aus einer beliebigen Anzahl von beobachteten Gestirnhöhen“ (Band 110).

Es mag ja im allgemeinen wahr sein, dass kein Mensch für die Allgemeinheit unersetzlich sei; es liegt darin sowohl ein Trost für den Dahinscheidenden, der wissen kann, dass seine Bestrebungen für eine Sache von Nachfolgern fortgesetzt werden, wie auch ein Trost für die nachdrängenden jüngeren Kräfte, die sich noch entfalten sollen. An tüchtigen jüngern Astronomen ist in Deutschland eher Ueberfluss als Mangel, und doch ist durch den Tod Weyers eine Lücke entstanden, die nicht leicht auszufüllen sein wird. Die wissenschaftliche Thätigkeit auf nautischem Gebiet, die er so emsig entfaltete, ist nicht Jedermanns Sache, das hat vor kurzem die „Hansa“ in den drastischen Vorschlägen des Dorpater Gelehrten, Prof. Dölln zur Genüge beleuchtet. Wie mag der alte Seni geschmunzelt haben, falls er den Zwölf Chronometer-Vorschlag seines sehr gelehrten Kollegen gelesen hat. Nun, darüber kann nur die Zukunft entscheiden, ob die wenigen nautisch gebildeten deutschen Astronomen sich den alten Weyer oder den russischen Theoretiker zum Vorbild nehmen werden. Eins aber ist gewiss, die Seefahrer, die vom alten Weyer unterrichtet worden sind, oder die mittelbar durch Weyers Arbeiten gelernt haben, nautische Probleme kritisch zu betrachten, die werden zäh am Alten festhalten, so lange ihnen nicht deutlich bewiesen wird, dass die Arbeiten Weyers und seiner Zeitgenossen von besserem überflügelt sind. Vorläufig ist diese Gefahr noch fern, das beweist das Chronometer-Dutzend. Jeder frühere Schüler wird seinen alten Lehrer den Prof. Dr. G. D. J. Weyer am besten aber dadurch in Ehren halten, dass er an seinen Lehren treu festhält und auf ihre Grundlage weiterzubauen sucht in der Verbesserung der Methoden der Ortsbestimmung auf See, dieweil der bescheidene und kluge Gelehrte schon längst befreit ist von der menschlichen Abhängigkeit von Ort und Stunde!

Hamburg, 27. December 1896.

G. Wislicenus.

## Vermischtes.

Vom Strike der Seelente in Glasgow wird ein amusanter Zwischenfall gemeldet. Der britische Rhedereiverband hatte

gleich bei Beginn des Ausstandes Anstalten getroffen, um den in Glasgow liegenden Schiffen Leute zu verschaffen, sowie diejenigen Arbeiter, die sich dem Strike nicht anschlossen, vor Belästigungen zu sichern. Als in Glasgow selbst keine Leute zu bekommen waren, wurden dieselben aus dem benachbarten Greenock geholt und nun machten sich die Strikenden sofort auf, um auch dort die Arbeitwilligen zu belästigen und von ihrem Vorhaben abzubringen. Das passte aber den Frauen der Strikbrecher nicht. Sie scharten sich zusammen, rissen die Strikeposten an und trieben sie zur Stadt hinaus. Was die Polizei sich umsonst bemühte fertigzubringen, gelang der holden Weiblichkeit spielend. In Zeit von einer halben Woche war Greenock von den Unholden befreit.

**Germanischer Lloyd.** Die Gesellschaft veröffentlicht den 12. Nachtrag zum Register für 1896. Neu aufgenommen sind 19 Dampfer und drei Segelschiffe. Veränderungen und Correc-turen, welche die bereits im Register per 1896 aufgeführten Fahrzeuge betreffen sind nachzutragen bei 16 Dampfern und 5 Seglern. An neuerbauten Schiffen sind aufgeführt 55 Dampfer und 3 Segler, verkauft sind 21 Dampfer und 9 Segler.

† **Kapitän Eduard Dallmann.** In Blumenthal, seinem Heimort, verstarb am 23. Decbr. Kapitän Eduard Dallmann, einer der tüchtigsten und hervorragendsten Vertreter der deutschen Handelsmarine. Ueber seine Thätigkeit als Seemann und Leiter von Forschungsreisen und Pionierfahrten schreibt die „W.Z.“: Nach mehrjährigen Reisen auf Handelsschiffen nahm Dallmann in den fünfziger und sechziger Jahren an der deutschen Südseefischerei theil. Die Schiffe blieben mehrere Jahre aus und als Abladehafen diente Honolulu. Es galt im Winter in den südlichen (tropischen und subtropischen) Breiten der Jagd auf den Pottwal (Spermwal), während im Sommer die Schiffe nordwärts gingen, bei Japan die right-whale-Fischerei betrieben und dann durch die Behringsstrasse in den Arktischen Ocean oder auch in das Ochotskische Meer Sibiriens kreuzten, um dort der Jagd auf den Polar- (Barten-) Wal obzuliegen. Die an diesen weit ausgedehnten Fahrten theilnehmenden Seeleute gewannen eine grosse nautische Erfahrung. In den Jahren 1873 und 1874 sehen wir Dallmann als Führer des Dampfers „Grönland“ im Auftrag der in Hamburg von A. Rosenthal gegründeten Polarfischereigesellschaft in den arktischen Gewässern thätig. U. a. landete er da auf Graham's Land, die einzigen deutschen Benennungen innerhalb des Südpolarkreises: Bismarck-strasse, Hamburg-Hafen, Kaiser Wilhelm-Isel u. a., wie sie Petermann's Karte zeigt, stammen von seiner Reise Dallmann's. Leider erwies sich der Wal- und Seehundfang in jenen Gewässern als unergiebig, sonst würde die antarktische terra incognita schon an manchen Punkten bekannter geworden sein, als sie es jetzt noch ist. Darauf unternahm Dallmann im Auftrage einer Handelsgesellschaft mit gutem Erfolg die schwierigen Fahrten von der Weser durch das Karische Meer, welches der Akademiker v. Baer bezeichnend den europäischen Eiskeller genannt hatte, nach dem Jenissej und in einem kleineren Dampfer den im unteren Theile in seinen Fahrwasserverhältnissen völlig unbekannten Strom hinauf bis weit hinein nach Sibirien. Endlich leistete Dallmann der deutschen Colonisation in der Südsee wesentliche Dienste. Wir sehen ihn zunächst in den Jahren 1884 und 1885 als Führer des Dampfers „Samoa“, mit welchem Schiff bekanntlich Dr. Otto Finsch seine Entdeckungen und Besitzergreifungen an der Nord- und Ostküste von Neuguinea im Auftrage der Neuguinea-Compagnie in Berlin ausführte. Nach Errichtung jener Colonie blieb Dallmann als Führer des Dampfers „Ysabel“ längere Zeit im Dienste dieser Gesellschaft, indem er die wegen der schwierigen Fahrwasserverhältnisse erst zu schaffende Verbindung mit dem Bismarck-Archipel und Australien vermittelte. Vor einigen Jahren kehrte Dallmann, nachdem er von einem

Anfall der Beri-Berikrankheit betroffen war, in seine Heimath zurück, wo er den Rest seines arbeitsreichen Lebens verbracht hat. Persönlich war Dallmann einer der lebenswürdigsten Menschen, von seinen Fachgenossen, wie von allen, die ihm näher traten, auch wegen seines biedereren offenen Wesens hochgeschätzt. Ehre seinem Andenken!

**Schiffbau.** Soweit sich jetzt schon feststellen lässt, hat der Schiffbau im Jahre 1896 einen bedeutenden Aufschwung gegenüber den vorhergehenden Jahren genommen. Bis jetzt liegt die Statistik der englischen Werften vor, die ihm Vergleich zu 1895 ein Plus von 311 Schiffen und ca.  $\frac{1}{2}$  Mil. Tons ergibt. Es liefen in Grossbritannien vom Stapel:

	Schiffe	Reg.-Tons.
1892	690	1 160 400
1893	545	868 783
1894	622	1 073 208
1895	630	1 028 708
1896	941	1 291 597.

Fünfundzwanzig Procent der im Jahre 1896 gebauten Tonnage ist für nichtbritische Rhedereien bestimmt. Das grösste Schiff, das im Jahre 1895 zu Wasser gelassen wurde, ist der Dampfer „Georgic“ der White Star-Linie, (10 077 Reg.-Tons) dagegen ist das grösste Schiff, das 1896 den Helgen verliess, die „Pennsylvania“ der Hamburg-Amerika-Linie (13,700 Tons.)

Die Thätigkeit der britischen Werften im Bau von Kriegsschiffen ist im Jahre 1896 eine äusserst lebhafte gewesen. Mit Panzerung und Armirung beläuft sich der Werth, der für britische und auswärtige Regierungen hergestellten Kriegsschiffe auf 215 Millionen Mark. Es liefen 59 Fahrzeuge vom Stapel, mit zusammen 155,849 Tons Wasserverdrängung und einer Gesamtmaschinenleistung von 377,980 indicirten Pferdestärken. In 1892 war zwar die Gesamtzahl der Displacement-Tonnen grösser (168,596) der Werth, bezw. Herstellungspreis dagegen bedeutend kleiner. Dreissig der in 1896 vom Stapel gelaufenen Schiffe sind Torpedobootzerstörer. Für diese stellt sich der Preis auf 4000 £ per Ton Displacement, bei Schlachtschiffen dagegen beträgt er nur 1300 £, bei erstklassigen Kreuzerfahrzeugen gar nur 1000 £ per Ton Wasserverdrängung. Die überwiegende Mehrzahl der gebauten Schiffe ist natürlich für die britische Regierung bestimmt. Die staatlichen Werften erlangen für den Bau der Kriegsschiffe in Grossbritannien immer mehr Bedeutung und die an Privatunternehmungen vergebenen Kontrakte werden immer weniger. Die Privatwerften finden dafür im Bau von Schiffen für auswärtige Regierungen einen Ersatz. Die folgende Zusammenstellung zeigt die im Verlaufe der Jahre 1890-96 für die britische Regierung insgesamt fertiggestellte Tonnage.

	Schiffe	Tons-Depl.
1890	21	61 995
1891	18	107 250
1892	22	141 200
1893	14	34 310
1894	27	31 525
1895	36	136 762
1896	35	108 485
Total	173	Tons 624 527

### Kleine Mittheilungen.

Durch Verfügung vom 15. Dec. ist bestimmt worden, dass vom 25. December 1896 an bis auf Weiteres der „Pass von Krankeloon“ auf der Schelde ausschliesslich von Fahrzeugen von 3m Tiefgang und darüber befahren werden darf. Alle See- und Flussschiffe, welche einen geringeren Tiefgang haben als 3m, müssen sowohl bei Tage wie bei Nacht den Pass

„Philippe“ benutzen. Der Lootsendienst wird gegebenen Falls feststellen, wenn unter zeitweiliger Annullirung der obigen Vorordnung alle die Schelde befahrenden Schiffe, ohne Rücksicht auf Tiefgang, aus einer oder der anderen Ursache den Pass von Krankeloon dennoch passiren dürfen.

Im Grossherzogthum Oldenburg tritt am 1. Januar 1897 bei dem Seemannsamt in Brake eine Untersuchungsstelle für die Untersuchung der Seeleute auf Farbenblindheit in Thätigkeit.

Auf den Werften am Schwarzen Meer sollen, abgesehen von dem Panzerschiff „Rostislaw“, welches in Nicolajeff gebaut wird, zwei Panzerschiffe von 12 480 T. Rauminhalt gebaut werden. Das erste soll im Jahre 1898, das zweite im Jahre 1900 fertiggestellt sein.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 30. December 1896.

In Folge der Feiertage kamen nur wenige Abschlüsse zu Stande. Die Heimfrachten haben sich um nichts gebessert und könnte man eher das Gegentheil behaupten. Die Ausfrachten haben sich so ziemlich gehalten. Ob schon die ersten Monate des kommenden Jahres uns den so sehnlichst erwünschten Aufschwung im Frachtenmarkte bringen werden, muss sehr bezweifelt werden.

Nachstehend einige Abschlüsse:

- „Verbena“ Puget Sound oder Burrards Inlet/U. K. Cont. 57/6 direkt, lumber.
- „Midas“ Portland (O)/U. K. Cont. 20/—  $\cdot \frac{1}{2}$  prompt, Weizen.
- „Inverkip“ Chilenische Salpeterplätze/U. K. Cont. 16/—  $\cdot \frac{1}{2}$  direkt.
- „Falls of Foyers“ Newcastle N.S.W./San Francisco 13/— 100, 12/9 150, 12/6 200 Tons löschen, Kohlen.
- „Bianca“ Port Pirie/U. K. Cont. 21/—, Erz.
- „Falls of Garry“ Java/U. K. Cont. 17/—, Zucker.
- „Solway“ Cardiff/Iquique 16/—, Kohlen.
- „Hyderabad“ Liverpool/Sydney 17/6, Stückgüter.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 18. December 1896.

In letzter Woche herrschte in Getreidechartern kein lebhaftes Geschäft, ungeachtet einiger neuer Nachfrage, für welche aber etwas niedrigere Raten bestimmt waren als die Forderungen der Rheder betrug. Die Raten für Theilräume setzten ihre rückgängige Bewegung fort, und eine Aenderung zum Besseren dürfte unserer Ansicht nach erst nach den Feiertagen stattfinden. Für Holz kamen einige Abschlüsse bei einer geringen Concession gegen frühere Raten zu Stande. Die Nachfrage nach Oelladungen nach dem fernen Osten bleibt anhaltend sehr gering, während von den atlantischen Baumwollhäfen einiger Begehr zu melden ist, leider aber zu Raten, die etwas hinter den Ansichten der Rheder zurückbleiben. — Die Bewegung in Segelschiffsräume war in der letzten Woche ziemlich flau, da die Nachfrage andauernd gering ist; aber die Raten sind in Folge der anhaltenden Knappheit an passenden handlichen Schiffen noch fest. Heute ist nichts von besonderem Interesse zu melden, und es steht in unmittelbarer Zukunft auch keine wichtige Veränderung zu erwarten, da das Geschäft während der letzten 14 Tage des Jahres unabänderlich flau ist.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maasgut.
Liverpool, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	15/
London, Dpfr.	3d.	20/	15/	15/
Glasgow, Dpfr.	4d.	25/	12/6	17/6
Bristol	4d. Jan.	25/	15/	17/6
Hull	3 $\frac{3}{4}$ d.	25/	15/	17/6
Leith	4 $\frac{1}{2}$ d.	25/	17/6	20/
Newcastle	3 $\frac{3}{4}$ a4d.	25/	20/	17/6
Hamburg	65a70 $\delta$	1. # 25 $\delta$	22 cents.	50 mk.
Rotterdam	9c.	30 cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	9c.	30 cts.	20 cts.	12a16c.
Copenhagen	1/3 Jan.	28,9a30	25/	25.
Bordeaux	3/4 $\frac{1}{2}$	37 $\frac{1}{2}$ cents.	27 $\frac{1}{2}$ c.	\$ 8.
Antwerpen	3d.	25/	20/	20/
Bremen	45 $\delta$ März	30c.	22 c.	12c.
Marseille	3/.	25/	20/	22,6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool  $\frac{1}{2}$ d. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 37 $\frac{1}{2}$ c. — Amsterdam 37 $\frac{1}{2}$ c. — Copenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 11-64d. — Bremen 35c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dampfer	3/3	3/3	3/	3/3
Raff. Petrol. per Segel	....	....	2/6a3'	....
Getreide per Dampfer	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Raff. Petrol. per Segl.	18c.	19a19 $\frac{1}{2}$ c.	16c.	20c.

## Büchersaal.

**Almanach für die k. u. k. österreichische Kriegs-Marine 1897.**  
Herausgegeben von der Redaktion der Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens Pola. Kommissionsverlag bei Gerold & Comp. Wien. Preis .# 4 20.

Der praktische Marine-Almanach, den wir schon öfters an dieser Stelle zu besprechen Gelegenheit hatten, ist auch diesmal wieder pünktlich erschienen. In der Anordnung des Stoffes sind diesmal gegenüber den früheren Jahrgängen nur wenige Abweichungen zu verzeichnen. Ein neuer Theil, das „K. u. K. Yachtgeschwader“ hat Aufnahme gefunden und ausserdem ist die Zahl der Panzerschiffsskizzen auf 102 vermehrt worden. Das treffliche kleine Buch, das sich bisher als ein unentbehrlicher und zuverlässiger Rathgeber für Marine-officiere erwiesen hat, wird auch diesmal wieder seinen Weg machen, zumal der Preis in Anbetracht des reichhaltigen Stoffes ein äusserst mässiger ist.

**Nansen's Abschied von der Heimath.** Nansen und seine 12 Begleiter, die uns in der soeben ausgegebenen 3. Lieferung von „In Nacht und Eis“ (Leipzig, F. A. Brockhaus) einzeln vorgestellt werden, mag der Abschied von der Heimath schwer genug gefallen sein. Mit Stolz und inniger Liebe hängt der Norweger an seinem Vaterlande, und Nansen vor Allem ist ein echter Norweger. Bei allem Wagemuth, der ihn hinausstreift für die Wissenschaft unter Hintansetzung des Lebens das Unbekannte zu erforschen, hat die Liebe zur Heimath und zu den Seinen einen sichern Platz in seinem Herzen. Dieser Charakterzug Nansen's tritt in der 3. Lieferung bereits ebenso lebhaft hervor wie seine humoristische Ader, die sich in den schlimmsten Lagen geltend macht. Welch tiefe Empfindung liegt darnach wenn Nansen schreibt: „Nun ein letzter Gruss dem heimath-



Isen Hause, das dort auf der Landzunge liegt. Vorn der glänzende Fjord, Tannen- und Fichtenwald ringsum, lachendes Wiesenland und langgezogene waldbedeckte Gipfel dahinter. Durchs Fernrohr sah ich eine weisse Gestalt schimmern, auf der Bank unterm Fichtenbaum — — Das war der schwerste Augenblick der ganzen Fahrt.“ Den ersten Kampf, den die „Fram“ mit der stürmischen See zu bestehen hatte, schildert er theils ernst, theils lustig: „Es war ein kummervoller Augenblick. Seekrank stand ich auf der Commandobrücke, mit getheilten Gefühlen, indem ich abwechselnd bald den Meeresgöttern opferte, bald die grösste Angst ausstand wegen der Mannschaft, die sich vorn auf Deck abmühte, zu bergen, was zu bergen war. Oft sah ich nur einen Wirrwarr von Wellen, treibenden Planken, Armen, Beinen und leeren Fässern. Hier schlug die grüne See einen zu Boden, dass die Wasserfluth um ihn spritzte, dort sah ich die braven Leute über wirtelnde Balken und Fässer hinweg springen, damit ihnen nicht die Füsse eingeklemmt wurden. Sie hatten gewiss keinen trockenen Faden am Leibe. — „Juell (der Schiffskoch) lag und schlief im „Grand Hotel“ — wie wir das eine Grossboot nannten. Er erwachte und hörte unter sich die See gleich einem Wasserfall. Ich traf ihn in der Kajüthür, als er gerade gelaufen kam und rief: „Da oben ist's nicht mehr sicher, besser die paar Lampen retten!“ — er hatte sein Bündel unter dem Arm. Dann eilte er nach vorn, um seine Schiffskiste zu bergen, die auf dem Vorderdeck munter in der salzigen See schwamm; er schleifte und schleifte sie hinter sich her nach hinten, während eine Sturzwelle nach der andern sich über ihn ergoss.“ — „Einmal tauchte die „Fram“ mit dem ganzen Bug ins Wasser und bekam die Wellen über Back. Da hing einer und zappelte am Ankerdavit über dem weissen Strudel. Das war schon wieder Juell.“ — Später berichtet Nansen sogar von einem befürchteten „blutigen Revolverdrama“, das sich aber auf humoristische Weise aufklärte. — Die mit zwei interessanten Vollbildern und vier Textbildern ausgestattete 3. Lieferung führt uns bis an die Grenze des gefürchteten Karischen Meeres. Mit dem in diesem Meere erlebten Abenteuern wird sich die nächste Lieferung von „In Nacht und Eis“ beschäftigen.

## Rundschau der Erfindungen auf maritimem Gebiet.

**Vorrichtung zum Auffinden gesunkener Schiffe und zur sicheren Bergung von Werthsachen, Papieren etc.**  
(Mitgetheilt.)

Die Vorrichtung besteht im Wesentlichen aus einer oder mehreren Bojen, welche mittelst genügend langer und starker Seile mit dem Schiffe verbunden sind. Jede Boje ist mit einer wasserdicht verschliessbaren Oeffnung versehen, durch welche

die Sachen von grösserem Werthe oder besonderer Bedeutung in die Boje gefördert werden können. Durch die Längsrichtung der Boje geht ein Rohr. In diesem Rohre wird das Seil, welches die Boje mit dem Schiffe verbindet, befestigt. Die Befestigung geschieht in der Weise, dass man das Seil in dem Rohre mit einer Masse vergiesst, welche dem Zucker ähnlich, im Wasser schmilzt und doch in trockenem Zustande genügend Festigkeit hat, die Boje festzuhalten. Die Lagerung der Boje auf dem Schiffe ist derart, dass selbst bei hochgehender See die Boje vollständig festliegt, und ein Herausschleudern der Boje aus ihrer Lage vollständig ausgeschlossen erscheint, während dem Abschwimmen durchaus kein Hinderniss entgegentritt.

Der Apparat würde folgendermassen funktionieren: Wenn das Schiff sinkt, wird die Boje an der Oberfläche des Wassers bleiben und zwar so lange, wie es die Länge des Seiles zugeibt. Ist das Wasser an der Stelle, an der das Schiff sinkt, tiefer, wie das Seil lang ist, oder sollte sich das Seil, was kaum anzunehmen ist, irgendwo am Schiffe verschlingen, so dass das sinkende Schiff die Boje mit in die Tiefe nehmen würde, so wird nach einiger Zeit die Muffe, womit das Seil in dem Rohre der Boje vergossen ist, schmelzen, und da dann jedes Hinderniss aufhört, sofort an die Oberfläche gelangen. Auch im letzteren Falle wäre somit eine spätere Bergung wahrscheinlich, da doch die Boje irgendwo antreiben würde. (Wie will man dann aber das gesunkene Wrack finden? D. R.) Für den Fall, dass das Seil ausreichen wird, um die Boje an die Oberfläche des Wassers gelangen zu lassen und dass genügend Bojen vorgesehen sind, würden dieselben mit Sicherheit den Ort des Unfalles angeben. Wenn durch verschiedenen Anstrich oder sonstige Merkmale ein Unterschied besteht, würde auch noch die Lage des gesunkenen Schiffes mit Sicherheit erkannt werden.

Wenn nun Bojen in genügender Anzahl am Schiffe angebracht sind, können sie eventuell auch noch zum Heben des Schiffes in der Weise benutzt werden, dass das sie haltende Seil mit einem stärkeren am Schiffe befestigten Seile verbunden ist, welches letzteres dann zum Heben benutzt werden kann.

Bei Postschiffen können diese Apparate mit besonderen Vortheilen benutzt werden, wenn man dieselben als Expeditionsräume ausbildet. Man könnte auch eine Boje mit dem Postexpeditionstraume durch das Seil verbinden und dann jenen aus der Tiefe heraufbefördern, vorausgesetzt, dass seine Befestigungsweise dieses zulassen würde.

Dass ein solcher Apparat an Bord eines Schiffes von grossem Nutzen sein kann, geht beispielsweise daraus hervor, dass, wenn die „Salier“ mit denselben ausgerüstet gewesen wäre, die 3 Millionen an Werth, welche verloren gegangen sein sollen, hätten gerettet werden können. (?? D. R.)

## Echte Schuppenfarbe

Ist das bis jetzt der Neuzeit erwiesene beste und billigste Rostschutzmittel, widersteht Hitze und Säure, übertrifft Bleimennige-Anstriche, eignet sich besonders zu Anstrichen von Dampfeylindern, Rohren, Schornsteinen, Ventilatoren, Kohlenbunkern, Laderäumen etc.

Probeflieferung gratis.

Alleinverkauf: HEINRICH CLASEN (Inh. CARL NISSEN) HAMBURG, Admiralitätsstrasse 52 53.

**G. Botsch**

Hamburg, Altona, Hafenstrasse 53 - St. Pauli.  
Bank-Conto: Vereinsbank. — Fernsprecher: No. 4286.

**Stordampfmühle und Schiffsbrotfabrik.**

— Ausser verschiedenen Mehl-

# Farben, Lacke, Oelfarben

für Schiffsbedarf und Export

## J. D. Flügger, Hamburg.

Gegründet 1787.

Contor: Rödingsmarkt 19.

Fabrik: Röhrendamm 29/33. Canalstrasse 5/7.

Zweigniederlassungen in Kiel und Copenhagen.  
Faulstrasse 9. Möntergade 21.

Fernsprecher Amt I. 2786.

### Ritter's Original-Patent automatischer Dampfschmierapparat.

D. R. P.

Anerkannt vollkommenster Apparat.

D. R. P.

Enorme Oelersparnisse.

Viele Tausende im Betriebe.

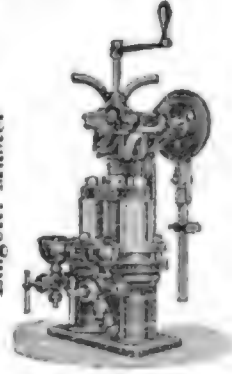


Für Einzylindermaschinen.

Eingeführt bei der Kaiserl. Marine, den Königl. Werkstätten, sowie den bedeutendsten Dampfschiffahrtsgesellschaften, Werften, Dampfmaschinenfabriken, Berg- und Hüttenwerken etc. Genaueste Regulirung und bei höchster Tourenzahl absolut sicher und geräuschlos arbeitend. Elegante und sorgfältige Ausführung. Keine zerbrechlichen Theile. Auf Wunsch zur Probe.

Prosp. franco. Wiederverkäufern Rabatt.

W. RITTER, Maschinen-Fabrik. ALTONA



Für Zwillingmaschinen.

ESTABLISHED 1878.

## Schneider & Helmecke

MAGDEBURG (Germany)

SPECIALITY: Steam Traps

NR 1/0, NR 2/0, NR 3/0, NR 4/0, NR 5/0, NR 6/0, NR 7/0

Price: 25 sh. 40 sh. 50 sh. 55 sh. 74 sh. 98 sh. 137 shillings

Water: 100 gall. 200 gall. 300 gall. 400 gall. 500 gall. 600 gall. 700 gall. 800 gall. 900 gall. 1000 gall.

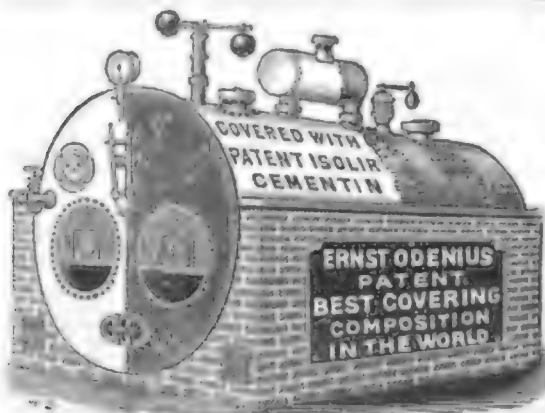
Capacity per hour at 5 atm. pressure in Gallons (Maximum about 50% more).

Pots for atmospheric pressure up to 12 made to order.

EXPORTATION. PATENTS.

Fuller guarantee!

Also Illustr. Price-lists for larger sizes NR 1-5 free on application.



### Mantels & Co. HAMBURG.

Niederlage und Vertretung von Ernst Odenius' Patent-

### Isolirungs-Cementin

Bestes Bekleidungsmittel für Wärmeleitungen.

Grosse Vortheile vor sämmtlichen anderen bekannten Isolirungsmitteln bei unerreichter Haltbarkeit.

Feinste Referenzen.

Lieferanten für die Marine, grösseren Rhedereien und Schiffswerften.

In unserem Verlage ist soeben erschienen:

# Schiffsmaleschinenkunde

mit besonderer Berücksichtigung der Hilfsmaschinen.

Handbuch für Dampfmotormaschinen zur Vorbereitung auf die Prüfungen sowie zum Selbstunterricht.

Von HERM. WILDA, ordentl. Lehrer am Technikum der freien Hansestadt Bremen. 2 Bände geb. Mk. 10,-.

Eckardt & Messtorff, Verlagsbuchhandlung.

HAMBURG, Steinhöft 1.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungsverkaufsstellen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinböf 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 2.

Hamburg, den 9. Januar

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Der Schiffbau im Jahre 1896. — Lloyd's Register, Hamburg. — Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1896. — Die Frachten im Jahre 1896. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Der Hamburger Hafenarbeiter-Strike geht mit mächtigen Schritten der Versumpfung entgegen. Die Seeleute sind thatsächlich abgefallen, wenn die Führer es auch nicht zugeben wollen. Dabei ist der Andrang von Arbeitsuchenden, die nach dem Hamburger Hafen von der Umgegend herströmen jetzt so gross, dass der Bedarf mehr wie gedeckt werden kann. Was noch einige Schwierigkeit verursacht, ist der Mangel an Ewerführern, da sich zu dieser Beschäftigung nur wenige der Ankömmlinge eignen. Indessen hilft man sich auch in dieser Hinsicht durch Verwendung von Oberländerkähnen, Leichtern etc., zu deren Bedienung sich genügend Leute finden. Die Hamburger Hafenarbeiter haben sich, wie in so manchem andern Punkt, auch darin getäuscht, dass sie glaubten, Outsiders könnten sich nicht an ihre Arbeit gewöhnen. Der Erfolg hat nun gezeigt, wie leicht die meisten Arbeiterkategorien, die Ewerführer ausgenommen, ersetzt werden können. Das wird für die Strikenden eine heilsame Lehre für die Zukunft sein. Die Mittel zum Kampfe fangen den Strikenden an knapp zu werden und die Gewerkschaftsführer sehen mit Schmerzen, wie sich die Fonds lichten und ihre Widerstandsfähigkeit auf lange Zeit hinaus lahmgelegt wird.

Von dem Verfasser des Artikels „Ein nautischer Reformer etc.“ geht uns folgende Mittheilung zu, in Antwort auf das den Gegenstand

seiner Abhandlung berührende Eingesandt in No. 1 der „Hansa“: Ueber die liebenswürdige Mittheilung des Navigationsschul-Directors Hoos in Rotterdam hat sich der Verfasser sehr gefreut. Indessen auch ihm war es wohl bekannt, dass solche Kärtchen in den Kriegsmarinen in Gebrauch sind. Die deutsche Marine hat seit einer Reihe von Jahren „Karten zum Eintragen von Summerlinien“ in Verwendung genommen. Auch in England sind diese Kartennetze seit längerer Zeit für ein Geringes käuflich. Aber in der Handelsmarine sind diese Netze nicht anzutreffen. Der Seemann liebt die Umständlichkeit, man könnte sagen die doppelte Buchführung nicht. Es ist genug, wenn eine Karte seinen Kajütstisch oder seinen Navigationstisch deckt. Durch seinen Beruf und Erfahrung gewitzigt, arbeitet er mit dem niedrigsten Einsatz an Mitteln und Zeit. Er bringt mit vollem Recht das moderne Princip zur Anwendung: Mit Wenigem viel leisten.

Der Lloyd hat im Jahre 1896 von seinen älteren Schiffen die Dampfer „Weser“, „Strassburg“, „Neckar“, „Danzig“ und „Braunschweig“ verkauft und den Dampfer „Salier“ durch Schiffbruch verloren; seine Flotte zählte am Schlusse des Jahres nur noch drei bis vier wirklich alte Schiffe. Dagegen sind im Bau begriffen zwei Schnelldampfer und zwar „Kaiser Wilhelm der Grosse“ und „Kaiser Friedrich“, ferner vier Postdampfer, nämlich „Friedrich der Grosse“ und „Barbarossa“, (der nunmehr gerade in Dienst gestellt wird) „Königin Louise“

und „Bremen“ und drei Doppelschraubendampfer für die Brasilmahrt. Ausserdem ist eine grössere Anzahl von Schleppdampfern und Schleppkähnen theils bereits neu geliefert, theils noch im Bau begriffen. Durch diese Neubauten wird die Gesellschaft, die schon jetzt über einen grossen Bestand ausgezeichneten Schiffe verfügt, eine weitere wesentliche Verbesserung ihres Schiffsmaterials herbeigeführt haben.

Der Senat der Vereinigten Staaten hat im Dezember vorigen Jahres die schon seit längerer Zeit schwebende Einwanderervorlage angenommen, wonach alle Personen über 16 Jahre, die nicht in irgend einer Sprache lesen oder schreiben können, von der Landung ausgeschlossen sein sollen. Die Vorlage trifft dabei die Bestimmungen, dass jeder Einwanderer wählen mag, in welcher Sprache er geprüft werden will, worauf ihm von seiten der Einwanderungsbehörden Papierstreifen vorgelegt werden, auf denen Theile der Verfassung der Vereinigten Staaten in der von dem Einwanderer gewählten Sprache und Schriftart gedruckt sind. Kann er diese Streifen nicht lesen und abschreiben, so wird der Einwanderer auf Kosten der Dampfergesellschaft, die ihn gebracht, zurückbefördert. Weiter bestimmt, nach einem Berichte der Köln. Ztg., die Vorlage, dass ein über 16 Jahre alter Einwanderer, der die Prüfung bestanden hat und zur Landung zugelassen ist, seine Familie, seine Eltern, Grosseltern oder unmündige Enkel mitbringen darf, auch wenn sie des Lesens und Schreibens vollkommen unkundig wären. Endlich soll das Gesetz keine Anwendung finden auf ebanische Flüchtlinge, die in Folge der dortigen Kriegswirren gezwungen oder gesonnen wären, das Gebiet der Vereinigten Staaten aufzusuchen. Da die vom Senat angenommene Vorlage in ihren Bestimmungen und ihrem Wortlaut erheblich von derjenigen abweicht, die während der vorigen Tagung des 54. Kongresses vom Abgeordnetenhaus angenommen wurde, so hat, bevor sie Gesetz werden kann, der Beratungsausschuss darüber zu urtheilen, ob die Vorlage in ihrer jetzigen Fassung angenommen oder ob ein Ausgleich zwischen beiden Häusern angestrebt werden soll. Die letztere Lösung ist die wahrscheinliche. Von grossem Interesse ist die Frage, welche europäischen Auswanderer wohl am stärksten durch das Einwanderungsverbot betroffen werden, wenn es in seiner jetzigen Form in Kraft treten sollte. Darüber giebt der von dem Einwanderungscommissar Stump soeben veröffentlichte Jahresbericht ziemlich genauen Aufschluss, und zwar in Form einer Tabelle. Darnach befanden sich unter den im Jahre 1895—96 eingewanderten Personen aus der Schweiz 0,79%, Analphabeten. Dänemark hatte unter seinen in den Vereinigten

Staaten ankommenden Auswanderern 0,95, Schweden 1,16, Norwegen 1,18, Deutschland 2,96, Holland 4,16, Frankreich 4,88, England 5,44, Schottland 5,70, Irland 7, Böhmen-Mähren 11,45, Finland 11,82, Wales 12,54, Belgien 14,46, Spanien 15,81, Rumänien 21,03, Griechenland 26,21, Türkei 31,43, Oesterreich 36,38, Russland 41,14, Ungarn 46,51, Polen 47,78, Italien 54,59, Galizien-Bukowina 60,37 und Portugal 77,69%. Analphabeten. Es ergibt sich daraus, dass in den Ländern mit slavischer und romanischer Bevölkerung der Unterricht am meisten vernachlässigt wird und dass die aus jenen Ländern kommenden Auswanderer zu denen gehören, deren Fernhaltung durch das neue Einwanderungsgesetz angestrebt werden soll. Von Interesse ist noch eine zweite Aufstellung. Es kommen an mitgebrachtem Eigenthum auf den Kopf der eingewanderten Deutschen 38,31 Dollar, der Franzosen 35,64 Doll., der Schweizer 33,32 Doll., der Belgier 25,71 Doll., der Skandinavier 15 Doll. Die Polen mit 12,46, die Italiener mit 8,75, die Portugiesen mit 8,27, die Russen mit 7,02 und die Ungarn mit 5,89 Doll. folgen weit unten.

Der schwedisch-norwegische Generalkonsul Herr Danielsson zu Havre schreibt über die Entlöschung von Blauholzladungen (Logwood) im Hafen von Havre an die „Nordisk Skipsrederforening“, welche bekanntlich ihr Central-Bureau in Christiania hat, Folgendes: Ich gestatte mir hiermit, die Aufmerksamkeit der scandinavischen Schiffsrheder und Kapitäne darauf hinzulenken, dass eine Befrachtung mit Blauholz nach Havre mit der Bestimmung, dass die Ladung gelöscht werden soll, in Uebereinstimmung mit dem Gebrauch am Platz (according to the custom of the port) für die Schiffe die Verpflichtung mit sich bringt, die Ladung am Lande auf dem Quai aufzustapeln, welche Arbeit eine Extra-Ausgabe pr. Ton verursacht. Wenn dagegen in dem Frachtecontract die gewöhnliche Klausel aufgenommen wird, dass die Ladung von der Schiffsseite in Empfang genommen werden muss und zwar auf Kosten und Gefahr des Empfängers (cargo to be taken from alongside the vessel at charterers risk and expense), so wird das Schiff der Gefahr entgehen, mit der obigen Extra-Ausgabe belastet zu werden. Da ausser den in grosser Anzahl in der Farbholzfahrt beschäftigten scandinavischen Schiffen auch viele deutsche Schiffe, namentlich mittelgrosse und kleinere Segler, in dieser Fahrt noch Verwendung finden, ist auch deutschen Rhedern und Kapitänen anzurathen, die obige Mittheilung im Auge zu behalten. Die Wahrnehmung der Interessen seiner von ihm vertretenen Landsleute von Seiten des Generalkonsuls Danielsson verdient übrigens volle Anerkennung und — Nachahmung.



## Der Schiffbau im Jahre 1896.

Eine Periode befriedigender und erspriesslicher Zeit hat das nunmehr hinter uns liegende Jahr 1896 dem Schiffbau gebracht. Gelegentliche Marktbewegungen im Frachtenmarkt haben die Last entfacht und den Werften zahlreiche Aufträge eingebracht. Eine solche, allerdings rasch vorübergehende Erscheinung trat zu Beginn des Jahres ein und erzeugte auf eine kurze Zeit eine lebhaftere Nachfrage für neue Schiffe. Wie die Besserung im Stande der Frachten rasch wieder schwand, so schief auch die Nachfrage nach Aufträgen in Bezug auf Kontrahierung von Schiffen ebenso bald wieder ein. Immerhin aber die zu Anfang des Jahres ziemlich reich eingegangenen Aufträge den Werften über die erste Jahreshälfte hinweg, und als dann im Sommer die Helgen nach Ausführung der eingegangenen Ordres leer zu werden begannen, kam einer unerwarteten Aufschwung im Frachtenmarkt ein, der vorübergehend eine fieberhafte Thätigkeit im Schiffahrtsgewerbe ins Leben rief. Momentan günstigen Aussichten verlockten die neuen Aufträge, und im Nu füllten sich die Ordrebücher der Schiffswerften. In Deutschland die Rhederei vorzugsweise in der Reihenbeschäftigung findet, trat dieses Auf und Ab in der Nachfrage für neue Schiffe weniger hervor, als in England, der eigentlichen Heimath des „Oceantramps“. Der deutsche Schiffbau aber im vorigen Jahre vollauf Beschäftigung im Bau von Schiffen, von recht grossen, theil bis dahin noch nicht erreichten Dimensionen für die ihm die Aufträge schon in 1895 zugegangen waren.

Die Gesamttonnage der in 1896 in Grossbritannien fertiggestellten Kriegs- und Handelsschiffe erreichte eine Höhe gekommen, wie sie zuvor noch keinem Jahre erreicht wurde. Es liefen vom 1. Jan. 1896 bis 31. Dec. 1896 1120 Schiffe mit 1 398 515 Tons. Darunter 307 Fahrzeuge unter 100 Tons und 383 unter 500 Tons, sodass man die Zahl der im Laufe des Jahres gelaufenen Tiefwasser-Schiffe unter Ausrechnung der für Kriegszwecke bestimmten auf 408 annehmen kann. Eine ähnliche Höhe der Produktion im Schiffbau zeigt nur das Jahr 1889, wo 1 346 516 Tons liefen, während in den Jahren 1890—92 der Schiffbau kaum über 1 300 000 Tons kam. Die folgende Zusammenstellung giebt einen Vergleich der Produktion des britischen Schiffbaues in den letzten 7 Jahren.

Total	Darunter f. d. Ausland	Handelsschiffe
1 303 464	272 968 (21,3 %)	1 194 705
1 300 645	227 462 (18,5 %)	1 130 816
1 300 412	188 812 (15,1 %)	1 131 816
915 514	158 292 (17,9 %)	872 449
1 102 303	154 739 (14,3 %)	1 071 553

1895	1 139 544	275 093 (25,8 %)	994 292
1896	1 398 515	419 588 (30,0 %)	1 232 666

Bemerkenswerth ist in diesem Jahre der grosse Prozentsatz der für das Ausland bestimmten Fahrzeuge. Allerdings sind darunter viele Kriegsschiffe für aussereuropäische Länder, Japan, Brasilien, Argentinien einbegriffen, immerhin bleibt noch für die fremden Handelsflaggen ein beträchtlicher Prozentsatz bestehen.

Was neben dem vorübergehenden Steigen der Frachten stimulirend auf den Schiffbau gewirkt hat, ist die sich den grossen Dampferlinien immer mehr aufdrängende Nothwendigkeit der Trennung von Passagier- und Frachtfahrt. Das trat vor einigen Jahren schon bei den grossen und schnellen Ozeandampfern zu Tage, es zeigt sich bei dem stetigen Rückwärtsgang der Frachten immer mehr. Die heutigen Frachtsätze sind nicht danach, um Güter mit einer Geschwindigkeit von 16—17 Knoten lohnend über See transportieren zu können. Mit verhältnissmässig geringer Kapitalsanlage lassen sich heute Schiffe von grosser Tragfähigkeit bis 10 000 Registertons und darüber und mit Maschinen von 4—5000 indicirten Pferdestärken herstellen, bei denen die Betriebsunkosten auf ein Mindestmaass reducirt sind. Die Tendenz der grossen Schiffahrtsgesellschaften, mit solchen kolossalen Fahrzeugen den Wettbewerb aufzunehmen, wird zu einer Verdrängung des gewöhnlichen Frachtschiffes, bis zu einem gewissen Grade, führen, zur Concentrirung des Geschäftes in der Hand einiger weniger grosser Unternehmen, mit entsprechender Herabminderung der Ausgaben für Assecuranz, Rhedereiunkosten, Maklergebühren etc. Wie dieser Uebergang allmählig Platz greift, zeigt die Schiffbaustatistik dieses Jahres. 52 der gebauten Schiffe hatten einen Raumgehalt von je 5000 und mehr Tons.

Grosse Segler sind im Jahre 1896 wenig gebaut. Zwei haben einen Raumgehalt von je 2100 Tons, die andern sind weit unter 2000 Tons. Der Prozentsatz der Segler im Verhältniss zur gesammten Kauffahrteischiffstonnage ist noch nie so niedrig gewesen, wie in diesem Jahre. Wie sich die fertiggestellte Schiffsräume nach der Grösse der Fahrzeuge vertheilt, zeigt folgende Zusammenstellung:

	Zahl der Schiffe				
	1896	1895	1894	1893	1892
Unter 500 Tons	690*	625	385	402	685
500—1000 „	61	49	64	62	98
1000—2000 „	106	107	95	86	162
2000—3000 „	92	105	110	90	168
3000—4000 „	82	74	90	62	83
4000—5000 „	28	30	28	20	26
Ueber 5000 „	52	27	21	17	28
Total Tons	1111	1017	793	739	1250

\* Darunter 307 unter 100 Tons.

Nachstehend geben wir noch eine Uebersicht des Schiffbaues am Clyde, dem bedeutendsten Bezirk der Schiffbau-Industrie der Welt, die bis zum Jahre 1859 zurückreicht. Wir entnehmen diese Zusammenstellung der „Sh. Gazette“. Es liefen vom Stapel Schiffe von insgesamt Reg.-Tons:

1896, 420 841; 1895, 360 152; 1894, 340 885;  
 1893, 280 160; 1892, 336 414; 1891, 326 475;  
 1890, 349 995; 1889, 335 201; 1888, 280 037;  
 1887, 185 362; 1886, 172 440; 1885, 193 453;  
 1884, 296 854; 1883, 419 664; 1882, 391 934;  
 1881, 341 022; 1880, 241 114; 1879, 174 750;  
 1878, 222 353; 1877, 168 710; 1876, 174 824;  
 1875, 211 824; 1874, 262 430; 1873, 232 926;  
 1872, 230 347; 1871, 196 229; 1870, 180 401;  
 1869, 192 310; 1868, 169 671; 1867, 108 024;  
 1866, 124 513; 1865, 153 932; 1864, 178 505;  
 1863, 123 252; 1862, 69 967; 1861, 66 801; 1860,  
 47 833; 1859, 35 709.

In Deutschland kommen für den Bau von grossen und grössten Schiffen heute in erster Linie in Betracht: Blohm & Voss in Hamburg, Vulcan in Stettin und Schichau in Danzig. Die Germania-Werft in Kiel hat sich mit dem Bau von Handelsdampfern wenig abgegeben und scheint in Zukunft überhaupt ganz den Kriegsschiffbau zu ihrer Specialität machen zu wollen, nachdem der mächtige Vater Krupp das Unternehmen unter seine Fittige genommen hat. Sämmtliche vorgenannten Werften, wie überhaupt alle deutschen, waren im Laufe des Jahres vollauf beschäftigt mit Aufträgen, welche die grossen deutschen Dampferlinien, Lloyd, Packetfahrt, Hamburg-Südamerikanische und Ost-Afrika-Linie erteilt hatten. Die Thätigkeit des Deutschen Schiffbaues im Jahre 1896 zeigt die nachstehende Zusammenstellung.

### Lloyd's Register, Hamburg.

Verzeichniss der im Jahre 1896 auf deutschen Schiffswerften erbauten Seeschiffe der Handels-Marine von Brutto 100 Tons an:\*

Bauort und Erbauer	Schiffsname	Gattung und Material	Register-Tons Brutto	Heimathshafen
<b>Hamburg</b>		<b>Stahl</b>		
Blohm & Voss	<b>Ceres</b>	Schraubendampfer	4149	Hamburg
	<b>Prinzessin Heinrich</b>	Raddampfer	930	do.
	<b>Herzog</b>	Doppel-Schraubendampfer	4933	do.
	<b>Barbarossa</b>	do.	10769	Bremen
	<b>Sao Paulo</b>	Schraubendampfer	4724	Hamburg
	<b>Wally</b>	do.	ca. 4800	do.
Reihertstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik	<b>König</b>	Doppel-Schraubendampfer	4820	Hamburg
Schiffsw. u. Maschinenfabrik A.-G. vorm. Janssen & Schmilinsky	<b>Balder</b>	Schraubendampfer	162	Sonderburg
	<b>Fehmarn</b>	do.	176	Burg a. Fehmarn
J. H. N. Wichhorst	<b>Ruhrort</b>	Schraubendampf-Leichter	359	Hamburg
<b>Kiel</b>				
Howaldtswerke	<b>Petka</b>	Schraubendampfer	591	Triest
	<b>Präsident Koch</b>	do.	116	Kiel
	<b>Brunsbüttel II</b>	do.	135	Brunsbüttel
	<b>Helene</b>	do.	1584	Copenhagen
<b>Tönning</b>				
Schömer & Jensen	<b>Frisia</b>	Schraubendampfer	156	Tönning
<b>Flensburg</b>				
Flensburger Schiffsbau Ges.	<b>Bangalore</b>	Doppel-Schraubendampfer	5060	Hamburg
	<b>Quarta</b>	Schraubendampfer	1824	Flensburg
	<b>Bhandara</b>	Doppel-Schraubendampfer	5043	Hamburg
	<b>Theben</b>	Schraubendampfer	ca. 4600	do.

\*) Fluss- und Leichterfahrzeuge sind ausgeschlossen.



Bauort und Erbauer	Schiffsname	Gattung und Material	Register-Tons Brutto	Heimathshafen
<b>Bremen</b>		<b>Stahl</b>		
Act.-Ges. „Weser“	<b>Gaster Pollux</b>	Schraubendampfer	519	Bremen
		do.	518	do.
<b>Vegesack</b>				
	<b>Aachen</b>	Fischdampfer	142	Bremen
	<b>Köln</b>	do.	142	do.
	<b>Minister Janson</b>	do.	150	do.
	<b>Präsident v. Mühlenfels</b>	do.	150	do.
Bremer „Vulkan“	<b>Darmstadt</b>	do.	150	do.
	<b>Hannover</b>	do.	150	do.
	<b>Stuttgart</b>	do.	150	do.
	<b>Berlin</b>	do.	150	do.
<b>Bremerhaven</b>				
Rickmers Reismühlen- Rhederei u. Schiffbau A.-G.	<b>Langeoog</b>	Fischdampfer	142	Bremerhaven
	<b>Rickmer Rickmers</b>	Vollschiff	2007	do.
F. W. Wencke	<b>Carl</b>	3-Mast-Schooner	445	Hamburg
<b>Geestemünde</b>				
G. Seebeck Act.-Ges.	<b>Vulcan</b>	Schrauben-Schleppdampfer	124	Bremen
	<b>Herbert</b>	Fischdampfer	149	Geestemünde
	<b>Helgoland</b>	do.	150	Oldenburg
	<b>Schillinghörn</b>	do.	150	do.
	<b>Alster</b>	Schraubendampfer	628	Rotterdam
	<b>St. Johann</b>	Fischdampfer	136	Geestemünde
	<b>Butjadingen</b>	do.	137	do.
J. C. Tecklenborg	<b>Sonne</b>	do.	137	Bremerhaven
	<b>Mond</b>	do.	136	do.
	<b>Diamante</b>	Schraubendampfer	383	Rio de Janeiro
<b>Papenburg</b>				
Rud. H. Meyer	<b>Emma</b>	Holz-3-Mast-Schooner	237	Papenburg
<b>Lübeck</b>				
Schiffswerft v. Henry Koch	<b>Süllberg</b>	Schraubendampfer	1260	Blankenese
	<b>Zar</b>	do.	877	Lübeck
	<b>Meta</b>	do.	200	Kiel
	<b>Cressida</b>	do.	1235	Hamburg
<b>Rostock</b>				
Act.-Ges. „Neptun“	<b>Marie Horn</b>	Schraubendampfer	1217	Schleswig
	<b>Blankenese</b>	Fischdampfer	169	Blankenese
	<b>Wilhelmshaven</b>	do.	170	Wilhelmshaven
	<b>Union</b>	do.	170	do.
<b>Stettin</b>				
Stettiner Maschinenbau- Act.-Ges. „Vulcan“	<b>Friedrich der Grosse</b>	Doppel-Schraubendampfer	10536	Bremen
	<b>Königin Luise</b>	do.	10536	do.
<b>Danzig</b>				
F. Schichau	<b>Bremen</b>	Doppel-Schraubendampfer	ca. 10550	Bremen
T. W. Klavitter	<b>Minna</b>	Schraubendampfer	963	Danzig

## Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1896.

Wir entnehmen dem Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg die folgenden Einzelheiten:

**Rhederei.** Im Rhedereigeschäft waren heftige Schwankungen in den Frachten zu verzeichnen. Bis zum Herbst mussten die Frachten unter dem Angebot verfügbarer Schiffsraume immer weiter nachgeben und erreichten auf manchen Gebieten einen Tiefstand, bei dem ein Nutzen für die Rhederei völlig ausgeschlossen war. Besonders stark machte sich der Druck im Osten geltend. Es wurden Charters von Bombay und Singapore nach Europa zu 4s 6d per Ton abgeschlossen, ein Satz, der nicht die Suezkanal-Kosten deckt. Da trat unerwartet im September eine ganz ausserordentliche Steigerung in den Frachten ein, zu der die starken Getreideverschieffungen vom Schwarzen Meere und den Vereinigten Staaten und namentlich die Plötzlichkeit, mit der die Ernte der letzteren infolge der Geldverhältnisse des Landes zur Verschieffung drängte, den Anstoss gab. Dieser Anstoss wirkte, durch Meinung verstärkt, auf andere Gebiete des Frachtenmarktes weiter, die Raten schnellten in New York von 2s 6d auf 5s per Quarter, in den Donauhäfen von 10s auf 24s per Ton empor und hoben sich auch im Osten einigermaassen. Auf diesem Höhepunkte vermochten sie sich aber nicht lange zu halten, bröckelten vielmehr bald ab, sodass sie jetzt wieder nicht weit von dem niedrigsten Stande entfernt sind. Dieser Aufschwung war die Veranlassung zu ungemein zahlreichen Bestellungen von Schiffen (in England allein in der Zeit von Ende September bis Ende October 266 000 Register-Tonnen) sodass dadurch die Hoffnung auf den Bestand einigermaassen lohnender Frachten erheblich herabgedrückt wird. Von der Aufwärtsbewegung der Frachten blieben die den hauptsächlichsten Getreide-Verschieffungsplätzen fern gelegenen Gebiete, wie die Westküste Amerikas und Australien — welches, wie auch Indien, in diesem Jahre infolge einer Missernte Getreide nicht aus-, sondern einführt — unberührt, sodass die auf diese Gebiete hauptsächlich angewiesene Segelschiffahrt nur geringen Nutzen aus der Conjunction bezogen hat.

Die hiesigen regelmässigen Dampfschiffslinien konnten meistens für das vorige Jahr höhere Dividenden vertheilen und waren auch in diesem Jahr gut beschäftigt. Fast alle haben ihre Flotten bedeutend vermehrt und sind im Begriffe, es weiter zu thun, wobei die Tendenz zur Vergrösserung der Schiffe stark zum Ausdruck gekommen ist. Zu Anfang des Jahres besass die hamburgische Rhederei 641 Schiffe mit 660 084 Register-Tonnen (284 Segelschiffe mit 187 874 Tonnen und 357 Dampfschiffe mit 478 210 Tonnen). Bis Ende November war, da 65 Schiffe mit 80 819 Register-Tonnen hinzugekommen, 33 Schiffe mit 28 007 Register-Tonnen abgegangen waren, eine Zunahme um 32 Schiffe und 52 812 Register-Tonnen zu verzeichnen. Gleichzeitig waren 28 Schiffe mit 145 000 Register-Tonnen im Bau begriffen oder in Bestellung gegeben, so dass sich nach deren Fertigstellung eine Zunahme von etwa einem Viertel gegenüber dem Tonnengehalt zu Beginn dieses Jahres ergeben wird.

**Hafenverkehr.** Auch der Schiffsverkehr im hiesigen Hafen hat weiter zugenommen. Bis zum 1. December waren 9985 Schiffe mit 6 044 889 Register-Tonnen angekommen, eine Zunahme von 949 Schiffen und 160 843 Register-Tonnen gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dabei ist zu bemerken, dass wegen der am 1. Juli v. J. eingetretenen Aenderung in der Schiffvermessung, nach welcher die Schiffe bedeutend kleiner vermessen werden, die Tonnenzahlen mit den vorjährigen nicht genau vergleichbar sind. Von welchem Einflusse dies ist, zeigt sich darin, dass bis zum 1. Juli d. J.

3783 Dampfer mit 2 775 675 Register-Tonnen angekommen waren gegen 3102 Dampfer mit 2 773 184 Register-Tonnen in der ersten Hälfte des Vorjahres, die Zahl der Dampfer also um 681, der Raumgehalt aber anscheinend nur um 2401 Tonnen zugenommen hatte. Bis Ende August hatte die Gesamtzunahme 816 Schiffe und 21 298 Register-Tonnen betragen, erst seitdem ist die kräftige Steigerung in den Zahlen des Raumgehalts hervorgetreten.

**Rhein-Weser-Elbe-Kanal.** Die Frage des Rhein-Weser-Elbe-Kanals hat in diesem Jahre geruht. Mehr und mehr scheint die Ueberzeugung die Oberhand zu gewinnen, dass ein auf so weiter Strecke quer durchs Land gehender Kanal weder hinsichtlich der Schnelligkeit und Güte, noch auch, bei gleichen finanziellen Anforderungen, hinsichtlich der Billigkeit der Beförderung der Eisenbahn ebenbürtig ist, und dass es richtiger sein würde, die Verbesserung der Wasserverbindung zwischen dem Osten und dem Westen Deutschlands — wie wir dies im vorjährigen Berichte ausgeführt haben — durch den Ausbau der natürlichen Wasserstrassen unter Zuhilfenahme der See und der sich immer mehr entwickelnden See-Leichterschiffahrt herbeizuführen.

**Kaiser-Wilhelm-Kanal.** Die von uns und allen theiligten Handels- und Schifffahrtsvertretungen geltend gemachte Ansicht, dass der im vorigen Jahre festgesetzte Abgaben-Tarif für den Kaiser-Wilhelm-Kanal zu hoch sei, ist nach den Ergebnissen des Kanalverkehrs im ersten Jahre als berechtigt anerkannt worden. Der Bundesrath hat, nachdem seine Befugnis zur Feststellung eines provisorischen Tarifs bis zum 30. September 1899 verlängert war, einen neuen Tarif beschlossen, der namentlich für grössere Schiffe sehr wesentliche Ermässigungen aufweist.

**Seemannsordnung.** Ueber die Revision der Seemannsordnung sind die Verhandlungen in der Technischen Commission für Seeschiffahrt fortgeführt und sind auch Vertreter der Seeleute von derselben vernommen worden. Wir vermögen ein dringendes Bedürfniss für die Revision nach wie vor nicht zu erkennen.

**Nationalität der Kauffahrteischiffe.** Anlässlich eines Antrages des Deutschen Nautischen Vereins hatte der Reichskanzler zur Frage gestellt, ob in dem Gesetze über die Nationalität der Kauffahrteischiffe vom 25. October 1867 unter diejenigen in Deutschland domicilirten Gesellschaften, deren Schiffe die deutsche Flagge führen dürfen, auch die Gesellschaften mit beschränkter Haftung aufzunehmen seien und ob überhaupt eine Revision jenes Gesetzes angezeigt erscheine. Wir haben beide Fragen bejaht. Das Gesetz entspricht in manchen Punkten nicht mehr den jetzigen Verhältnissen, und die grosse Zahl der zu demselben erlassenen Ergänzungsgesetze und Verordnungen erschwert die Uebersicht. Dies haben wir in einer eingehenden Denkschrift dargelegt und den Entwurf einer neuen Fassung des Gesetzes beigelegt.

**Desertion der Seeleute.** Infolge einer Anregung des hiesigen schwedisch-norwegischen General-Consuls ist zur Erörterung gekommen, ob sich nicht internationale Maassregeln zur Bekämpfung der Desertionen der Seeleute ergreifen liessen. Die Anregung ist gewiss dankenswerth; denn in der That bilden die zahlreichen Desertionen, wegen deren manche Häfen Amerikas, insbesondere der Vereinigten Staaten, verrufen sind, einen schweren Missstand für die Schifffahrt und ein Unglück für die meistens durch gewissenlose Boardingmasters verführten Seeleute, die in der Folge oft ins grösste Elend gerathen. Schwierig ist aber die Frage, wie dem Uebel abzuwehren sei. Wie die Erfahrungen in Amerika zeigen, nützen strenge Gesetze gegen das Unwesen wenig, wenn es an deren, international schwer sicherzustellenden, energischen Handhabung fehlt. Das vorgeschlagene Verbot für die Schiffer, den Seeleuten Vorschüsse über einen gewissen Betrag hinaus zu zahlen,



ist nicht durchführbar. Allerdings sind die Vorschüsse eine Hauptquelle vieler beim Heuerwesen vorkommender Missstände, und es wäre wünschenswerth, wenn es sich ermöglichen liesse, sie allmählich ganz abzuschaffen. Der Schiffer, dem Mannschaften desertirt sind, muss aber unter allen Bedingungen Ersatz suchen, er kann wegen einiger fehlender Leute die Abfahrt des Schiffes nicht aufhalten; er wird daher, wenn er nicht mit unvollständiger Mannschaft abfahren will, trotz des Verbots die für neue Leute geforderten Vorschüsse zahlen. Von Erfolg würde es wohl sein, wenn auf Grund internationaler Verständigung die Desertionen in den Ländern, in denen sie, einerlei von welchem Schiffe aus, vorkommen, verfolgt und bestraft würden; dadurch würden die grossen Kosten der Zurückschaffung der Deserteure nach ihrem Heimathsstaate, welche jetzt meistens die Bestrafung verhindern, entbehrlich werden. Der beste und sicherste Weg zur Verminderung der Desertionen ist die Hebung des Pflichtgefühls und der Einsicht der Seeleute, die sie zur Erkenntniss bringen würde, dass die Desertionen für sie selbst das grösste Unglück sind. Alle, die hierzu beitragen, erwerben sich einen Verdienst um die Seeleute. Erfreulich ist, dass die Desertionen von Hamburger Schiffen in den letzten 20 Jahren allmählich abgenommen haben und dass, wie bei der bezüglichen Verhandlung im Nautischen Verein vom Vertreter des Seemaansamtes bezeugt wurde, die meisten Heuerbaase sich das betreffs jener anderen Häfen geübte Treiben nicht zu Schulden kommen lassen.

**Vergütung für Rettung Schiffbrüchiger.** Nach englischem Recht hat derjenige, welcher Menschen von einem britischen Schiffe oder von einem in den britischen Gewässern befindlichen Schiffe irgend einer Nationalität rettet, gegen Schiff und Ladung einen Anspruch auf eine angemessene Vergütung. Auf Wunsch anderer Staaten kann diese Bestimmung auf ihre Schiffe auch ausserhalb der britischen Gewässer ausgedehnt werden. Preussen hat, anscheinend als einziger Staat, 1864 einen bezüglichen Wunsch ausgesprochen. Anlässlich eines Falles, in welchem dänische Fischer von einem deutschen Schiff auf hoher See Menschen gerettet und gegen das nach England gebrachte Schiff bezügliche Ansprüche erhoben hatten, ist zur Frage gestellt worden, ob die Ausdehnung der Bestimmung auf alle deutschen Schiffe rathsam sei. Wir haben die Frage verneint. Würde die englische Bestimmung für zweckmässig gehalten, so sollte sie in Deutschland allgemein und selbständig eingeführt werden. Wir halten sie aber nicht für richtig; die Rettung von Menschen ist eine moralische Pflicht, für die ein rechtlicher Anspruch nicht am Platze ist, sich auch gegen Schiff und Ladung schwer construiren lässt. Die bisherige Uebung, nach der den Rettern von dem Landesherrn der Geretteten, von der See-Berufsgenossenschaft oder von Vereinen zur Rettung Schiffbrüchiger anerkennende Belohnungen gegeben werden, scheint uns bei weitem sachgemässer und würdiger.

**Unfall-Verhütungsvorschriften.** Die See-Berufsgenossenschaft hat im November d. J. Ergänzungen zu ihren Unfall-Verhütungsvorschriften erlassen, in denen namentlich über die Anbringung wasserdichter Schotten in Post- und Passagierdampfschiffen für transatlantische Fahrt und über sonstige für die Sicherheit wichtige Einrichtungen eingehende Bestimmungen getroffen sind. Es ist zu hoffen, dass durch diese auf gründlichen Berathungen der bedeutendsten Sachverständigen Deutschlands beruhenden Vorschriften, deren Befolgung durch die Organe der Genossenschaft und des mit ihr Hand in Hand arbeitenden Germanischen Lloyd sichergestellt ist, der unglückliche Gedanke der staatlichen Beaufsichtigung des Schiffbaues endgültig beseitigt wird.

**Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute.** Der seit Jahren von uns, von der See-Berufsgenossenschaft, von den Rhedern und den Seeleuten immer wieder geäusserte Wunsch, es möge die Verwaltung der Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute der See-Berufsgenossen-

schaft übertragen werden, weil sich dadurch eine Vereinfachung des Verfahrens, eine Verringerung der Verwaltungskosten und, was die Hauptsache ist, eine Fürsorge für die Wittwen und Waisen der an Krankheiten verstorbenen Seeleute erreichen lassen würde, ist seiner Erfüllung wesentlich näher gerückt. Der Bundesrath hat einen bezüglichen Zusatz zum Gesetz, betreffend die Unfallversicherung der Seeleute, beschlossen, der dem Reichstage zur Genehmigung vorliegt. Die gegen den Vorschlag geltend gemachten theoretischen Bedenken scheinen uns wenig schwerwiegend zu sein. Wären sie es aber selbst in höherem Maasse, als wir anzuerkennen vermögen, so könnten sie doch unseres Erachtens nicht maassgebend sein, wo so erhebliche praktische Gründe für die Aenderung sprechen, zumal da die Grundlagen der Arbeiterversicherungsgesetze noch keineswegs als dauernd feststehende gelten können, vielmehr die Ueberzeugung sich immer weiter verbreitet, dass eine durchgreifende Umgestaltung dieser ganzen Gesetzgebung im Sinne der Zusammenfassung der drei Versicherungsarten vorgenommen werden müsse. Bei der noch bestehenden Unklarheit über den auf diesem Gebiete einzuschlagenden Weg scheint es uns doppelt erforderlich, den in einzelnen Berufszweigen hervortretenden praktischen Bedürfnissen, soweit irgend angänglich, Rechnung zu tragen. Wir hoffen, dass der Reichstag durch Genehmigung der Vorlage es ermöglichen wird, den Zielen der socialpolitischen Gesetzgebung wenigstens für einen grossen Gewerbszweig erheblich näher zu kommen und den Seeleuten für die von ihnen und den Rhedern geleisteten Beiträge eine wirklich werthvolle Gegenleistung zu bieten.

**Unfallversicherung der Fischer und Kleinschiffer.** Aus dem Gesichtspunkte, dass in den die Arbeiter-Versicherung betreffenden Fragen dem praktischen Bedürfnisse ein weiterer Vorrang vor principiellen Erwägungen einzuräumen sei, als wohl auf irgend einem anderen Gebiete der Gesetzgebung, haben wir auch dem zweiten Zusatze zum Gesetze betr. die Unfallversicherung der Seeleute, zugestimmt, nach welchem unter der See-Berufsgenossenschaft eine behördlich organisirte Unfallversicherungs-Anstalt für die kleine Seefischerei und die kleine Seeschifffahrt gegründet werden soll und ferner vorgesehen ist, dass die Lasten dieser Versicherung zum Theil, unter Umständen sogar ganz, von den engeren oder weiteren politischen Verbänden getragen werden sollen, zu denen diese Betriebe gehören. Allerdings wird hiermit der Grundgedanke, auf dem die Unfallversicherung beruht, völlig verlassen. Doch ist bei der Gefährlichkeit dieser Betriebe die Unfallversicherung der in ihnen beschäftigten Personen, einschliesslich der fast stets persönlich in ihnen thätigen Unternehmer, entschieden wünschenswerth und bei der Mittellosigkeit der Mehrzahl der Unternehmer auf anderem Wege nicht erreichbar.

**Dampfer-Subvention.** Eine schwierige Aufgabe erwuchs der Handelskammer aus der Begutachtung des Gesetzesentwurfs, betreffend die Erhöhung der dem Norddeutschen Lloyd in Bremen vom Reiche gezahlten Postdampfer-Subvention von 4 100 000 M auf 5 000 000 M jährlich und Verlängerung des 1900 ablaufenden Vertrages bis zum Jahre 1912. Die Handelskammer ist wie damals, so noch heute der Ansicht, dass solche finanzielle Beihilfen des Reichs zu kommerziellen Unternehmungen nur dann segensreich wirken, wenn sie mit grosser Vorsicht und in genauer Kenntniss und Abwägung aller einschlägigen Verhältnisse gegeben werden. Handelt es sich z. B. um Schaffung neuer, für das nationale Interesse wichtiger Unternehmungen, welche ohne Staatsunterstützung der privaten Initiative nicht zuzumuthen sind, oder ist es im allgemeinen Interesse geboten, besondere Leistungen, zu beanspruchen, welche mit Opfern verknüpft sind, denen keine entsprechenden Einnahmen gegenüberstehen, so ist es wirtschaftlich richtig, dafür Staatsmittel in Anspruch zu nehmen. Nur müssen Leistung und Gegenleistung im richtigen Verhältniss

zu einander stehen; es ist sorgfältig darauf zu achten, dass die Schädigung anderer privater Interessenten und somit des Unternehmungsgesistes überhaupt nach Möglichkeit vermieden werde, und dass nicht durch schwer zu erfüllende Bedingungen und verhältnissmässig unnütze Forderungen dem Staat ungerechtfertigte Opfer oder dem Unternehmer unwirtschaftliche Ausgaben zugemuthet werden. Die grosse Schwierigkeit der richtigen Abwägung aller dieser Punkte liegt darin, dass es immer nur Wenige geben wird, denen die genaue Kenntniss der Verhältnisse und die Fähigkeit zur Beurtheilung der Vorbedingungen innewohnt und diese Wenigen meistens als Partei an dem Ausgang interessirt sind. Man kann nicht sagen, dass das Reich es bei seinem ersten Dampfersubventionsvertrage 1885 verstanden hat, die geschilderten Schwierigkeiten zu überwinden und die Fehler zu vermeiden. Im Gegentheil haben eine ganze Reihe von Bestimmungen, vor denen die Handelskammer schon damals warnte, sich als unausführbar erwiesen und aufgehoben werden müssen. Der Norddeutsche Lloyd hat mit schwerem Verlust gearbeitet, und das Reich hat bei Weitem nicht die Vortheile aus dem Vertrage erzielt, welche es bei richtiger Anwendung so bedeutender Mittel erwarten durfte.

Es ist nicht zu verkennen, dass diese Fehler bei der neuen Vorlage vermieden sind, und dass sie sich im Allgemeinen als eine erhebliche Verbesserung der älteren darstellt. Wenn einmal das Deutsche Reich durch eigene Postdampfer im fernen Osten vortreten soll, so ist es im Interesse des Ansehens der Flagge, mit welchem nicht nur ideelle, sondern auch materielle Vortheile verknüpft sind, durchaus erforderlich, dass wir nicht in Leistungsfähigkeit der Schiffe hinter den konkurrierenden Nationen zurückstehen, und dass dem Handel eine wirklich gute und regelmässige Verbindung geboten werde. Dieser Ansicht gaben auch die von der Handelskammer gehörten hiesigen, am Geschäft mit Ostasien betheiligten Kreise Ausdruck. Nicht zu leugnen ist freilich, dass die hiesige, Kingsin-Linie durch die verstärkte Konkurrenz des Norddeutschen Lloyd bedauerlicher Weise schwer benachtheiligt wird. Allein das ist das Ergebniss der einmal geschaffenen Sachlage, und nach Meinung der Handelskammer mussten die allgemeinen Gesichtspunkte überwiegen, welche in der Ausgestaltung der Postdampferlinie zu einer leistungsfähigeren, häufigeren und schnelleren Verbindung eine volle Gegenleistung für die gebotene Subvention erblicken. Dabei ist anzuerkennen, dass der Norddeutsche Lloyd mit seinen, neuerdings in die Fahrt gestellten und ferner in Aussicht genommenen Schiffen wirklich Vorzügliches bietet — wenngleich bei der langen Dauer des Subventionsvertrages eine gegenüber der wachsenden ausländischen Konkurrenz erhöhte Geschwindigkeit vorbehalten bleiben sollte — und dass seine Aufträge dem Deutschen und auch dem Hamburgischen Schiffbau zu ganz bedeutendem Nutzen gereichen.

**Correction der Unterelbe.** Die zwischen Hamburg und Preussen geführten Verhandlungen über die von Hamburg schon seit Jahren beschlossene Correction der Elbe vor Finkenwärder haben zu einer Verständigung geführt, sodass die baldige Ausführung dieser bei den stets zunehmenden Grössenverhältnissen der Schiffe immer dringender werdenden Verbesserung des Fahrwassers zu erhoffen ist. Wir wiederholen dabei den oft geäusserten Wunsch, dass auch der nicht minder erforderlichen Verbesserung des Fahrwassers zwischen Finkenwärder und Glückstadt werde näher getreten werden.

**Elblootsenwesen.** Wegen der Ermässigung der Gebühren für die Cuxhavener Lootsen, welche den nach dem Kaiser-Wilhelm-Kanal gehenden Schiffen gegenüber den nach Hamburg gehenden eingeräumt wurde, ist die auch im Uebrigen sehr wünschenswerthe Neuregelung der verworrenen und veralteten Verhältnisse hinsichtlich des ganzen Elblootsenwesens unabweislich geworden. Wir haben in gegebener Veranlassung

erneut die Beseitigung des Privilegiums der Böschlootsen und die gleichberechtigte Zulassung der Kontorlootsen befürwortet und betont, dass die Gebühren für die Elblootsen, insbesondere für Schiffe in regelmässiger europäischer Fahrt, in Rücksicht auf die bedeutenden Ermässigungen der Hafen- und Schifffahrtsabgaben in den konkurrierenden Häfen, namentlich Antwerpen, keinesfalls erhöht werden dürften.

**Hafenordnung.** In einem neuen Entwurfe des Hafengesetzes ist der Senat im übrigen den Wünschen der Bürgerschaft entgegengekommen, er beharrt jedoch auf seinem Standpunkte, dass das Hausiren im Hafen völlig verboten werden müsse, und von diesem Verbote auch hinsichtlich des Verkaufs von Lebensmitteln keine Ausnahme zuzulassen sei. Die Handelskammer ist in Uebereinstimmung mit dem Senate stets der Ansicht gewesen, dass das Verbot jeglichen Hausirens im Hafen zur Verhütung der vielbeklagten Güterberaubungen und Zollhinterziehungen unbedingt erforderlich sei, und dass es eine nothwendige Konsequenz derjenigen Bestimmungen sei, welche in Gemässheit der im Zollanschlussvertrage übernommenen Verpflichtungen den Miethern und Pächtern im Freihafengebiet auferlegt worden sind. Ein Bedürfniss für dass Hausiren mit Lebensmitteln im Hafen erscheint nicht nachgewiesen, da, soweit die Speisehallen nicht genügen, Lebensmittel für die Arbeiter bei Lieferanten in der Zollstadt bestellt und von diesen an die Schiffe gebracht werden können. Auf diese Weise würden die Arbeiter die Lebensmittel auch besser und preiswerther erhalten, als von den Hausirern. Die Handelskammer hofft, dass die Bürgerschaft bei der erneuten Berathung diesen Erwägungen Rechnung tragen und dadurch das baldige Zustandekommen des Hafengesetzes ermöglichen werde.

**Hafenanlagen.** Die hiesigen Hafenanlagen genügen dem Verkehre nicht mehr. Bereits hat sich gelegentlich ein Mangel sowohl an Wasserflächen für nicht an den Quai bestimmte Schiffe, wie auch an Quaiplätzen herausgestellt; die Wünsche verschiedener Rhedereien, ihnen für ihren vermehrten Betrieb mehr Schuppenraum nebst den dazu gehörenden Quai Strecken zu überweisen, haben nicht berücksichtigt werden können. Nach beiden Richtungen ist eine Erweiterung der Anlagen erforderlich, zumal da die, wie eingangs erwähnt, bevorstehende bedeutende Vermehrung der hiesigen Handelsflotte auch eine starke Steigerung des Schiffsverkehrs im Hafen zur Folge haben wird. (Schluss folgt.)

## Die Frachten im Jahre 1896.

Das bedeutungsvollste Ereigniss in der Schifffahrtsgeschichte des Jahres 1896 war die grosse Konjunktur im Frachtgeschäft während der Herbstmonate, die aber leider nur von kurzer Dauer war. Von diesem „Boom“ abgesehen, verlief das Jahr 1896 beinahe ebenso unbefriedigend und unerspriesslich als seine unmittelbaren Vorgänger. Allerdings hat sich eine stetige und allgemeine Ausdehnung des Verkehrs während des ganzen Jahres bemerkbar gemacht, die mit jedem Monat sich weiter entwickelt hat. Aber auf der anderen Seite ist auch die Tonnage, die sich im Markte anbot, gestiegen, und zwar weit über den Bedarf hinaus, und hat so eine Gesundung der Verhältnisse unmöglich gemacht. Immerhin hat sich aber das nunmehr zu Ende gegangene Jahr, Alles in Allem genommen, befriedigender gestaltet, als das vorhergehende. Von den aufgelegten Schiffen sind viele wieder in Fahrt gesetzt, und der Durchschnittsstand der Frachten zeigt eine Besserung.

Allgemein gesprochen, hat sich seit Beginn des Jahres ein freilich unregelmässiges Steigen der Dampfer- und in einzelnen Fällen auch der Seglerfrachten fühlbar gemacht. Nach dem fernen Osten haben Dampfer nicht in demselben Maasse profitirt, wie die Segler; für die ersten darf der Gewinn auf ca. 1 sh, für Segler dagegen auf 3 sh bis 5 sh per Ton veranschlagt



werden. Die Raten nach der Westküste haben sich durchweg gebessert, Callao von 16 auf 20sh, Valparaiso von 13 auf 16sh und San Francisco von 14 auf 20sh, während bei den Frachten nach dem Mittelmeer nur etwa eine Advance von 1sh zu verzeichnen war. Hinsichtlich der Rückfrachten gehören die letzten vier Monate zu den ereignissreichsten, welche die Rhederei seit langer Zeit durchgemacht hat. Im August und September trat eine plötzliche Belebung des Getreidegeschäftes ein und damit sprang eine lebhaftere Nachfrage auf für Dampfer, um Getreide vom Schwarzen Meer und den Vereinigten Staaten herbeizuschaffen. Die Frachten stiegen plötzlich und während 1—2 Monaten wurde ein bedeutendes Geschäft gemacht, dann aber warf sich der ganze enorme Ueberfluss an Räumte auf diese Fahrt, und die Frachten fielen wieder ebenso schnell, wie sie gestiegen waren. In der Fahrt von Odessa z. B. stiegen die Raten von 6sh im August bis auf 20sh im Oktober, neigten sich aber beinahe ebenso schnell wieder abwärts, sodass sie im December bereits wieder auf 5sh standen. Auch in den Frachten vom Laplata zeigten sich ähnliche, wenn auch nicht so erhebliche Schwankungen. Segelschiffe gewannen nicht wesentlich an der Aufwärtsbewegung, und Alles zusammengekommen, war für die Rheder dieser Schiffe das Jahr eines der schlechtesten, die sie jemals durchgemacht. Zu bemerken ist, dass auch von den Frachtdampfer-Rhedereien nur verhältnissmässig wenige von der Advance in den Raten profitirt haben, in Folge des Umstandes, dass viele von ihnen im Voraus zu niedrigeren Raten gechartert hatten.

Die amerikanischen Rückfrachten haben in diesem Jahre im Schiffahrtsgeschäft eine bedeutende Rolle gespielt. Das Jahr 1896 ist in der Geschichte der Vereinigten Staaten ein denkwürdiges wegen des Kampfes zwischen Mc Kinley und Bryan um dem Präsidentensitz, dem Kampf zwischen Gutgeld und Silberwährung. So gross war die Furcht vor einem möglichen Siege Bryan's, dass nicht nur das Gold aus den Banken gezogen und aufgehäuft wurde, sondern auch durchs ganze Land eine fieberhafte Thätigkeit sich geltend machte, um alle Landesprodukte, Getreide, Baumwolle etc. möglichst schnell in Gold umzusetzen. Ungeheure Mengen von Getreide und Baumwolle wurden nach Europa verschifft während den beiden, der Wahl vorausgehenden Monaten, und die dringende Nachfrage nach Räumte, die in der Folge entstand, führte zu einem starken Steigen der Frachten. Von den nördlichen Häfen waren die Raten für Getreide C. f. o. im September von 2sh 6d auf 3sh 9d gestiegen, dann im Oktober auf 4sh 3d und auf 4sh 4d im November, um von da an wieder stetig zu fallen, bis sie gegen Ende des Jahres einen Stand von ca. 3sh 4½d erreichten. Die nachfolgende Zusammenstellung, die wir dem „Daily-Leader“ entnehmen, zeigt die Fluctuationen der Getreidefrachten von den Vereinigten Staaten während der zwölf Monate des Jahres:

Januar, erste Hälfte	3sh 0d	Berth	3sh 6d	C. f. o.
Januar, zweite Hälfte	2sh 10½d	..	3sh 4½d	..
Februar	2sh 7½d	..	3sh 1½d	..
März	2sh 6d	..	3sh 0d	..
April	2sh 3d	..	2sh 7½d	..
Mai	2sh 3d	..	2sh 9d	..
Juni	2sh 3d	..	2sh 9d	..
Juli	2sh 3d	..	2sh 7½d	..
August	2sh 4½d	..	3sh 0d	..
September	3sh 3d	..	3sh 9d	..
Oktober	3sh 9d	..	4sh 3d	..
November	4sh 0d	..	4sh 6d	..
December, erste Hälfte	3sh 6d	..	3sh 10½d	..
December, zweite Hälfte	3sh 0d	..	3sh 4½d	..

## Vermischtes.

**Deutschlands Kriegsschiffbau 1896.** Auf der Kaiserl. Deutschen Werft in Wilhelmshaven lief das Panzerschiff „Kaiser Friedrich III.“ (Ersatz Preussen) vom Stapel. Displ. 11 100 Tons. Germania-Werft, Kiel baute 2 Torpedo-Kreuzer: „Caramaru“ und „Tupy“ für Brasilien, Displ. 1030 Tons. F. Schichau, Elbing lieferte die folgenden Torpedoboote resp. Torpedo-Kreuzer: „Natter“ und „Magnet“ für Oesterreich-Ungarn, „Komet“ für Schweden und „Hval“ für Norwegen.

**Schiffsverkäufe.** Die hier beheimathete und im vorigen Jahre angekaufte frühere engl. Bark „Clan Ferguson“ von 818 Tons Brutto, im Jahre 1876 von J. Reid & Co., Port Glasgow, aus Eisen erbaut, ist nunmehr in die Hände des Herrn Juan V. Peral in Lima übergegangen und führt jetzt unter dem Namen „Juana Peral“ die Flagge der Republik Honduras. — Der 1886 auf der Werft der Herren Blohm & Voss erbaute Dampfer „Isabel“, 524 Tons Brutto, früher der Neu Guinea Comp. in Berlin gehörend, ist durch Kauf in den Besitz eines britischen Unterthanen in Sydney übergegangen.

**Sextant aus Aluminium.** Die Hamburger Firma C. Plath hat für die Hamburger Navigationsschule einen Sextanten aus Aluminium hergestellt. Mit Ausnahme des Gradbogens, der wie bei den übrigen Instrumenten aus Silber angefertigt ist, sind alle Metalltheile aus Aluminium.

**Bestand der deutschen Seeschiffe.** Am 1. Januar 1896 belief sich der Bestand der deutschen Seeschiffe auf 3592 (gegen 3665 am 1. Januar 1895) mit 1 502 044 (1 553 902) Tonnen Nettoraumgehalt. Darunter befanden sich 2524 (2622) Segelschiffe mit 622 105 (660 856) Tonnen und 1068 (1043) Dampfschiffe mit 879 939 (893 046) Tonnen. Auf das Ostseegebiet entfielen 932 Schiffe mit 239 366 Tonnen, auf das Nordseegebiet 2660 Schiffe mit 1 262 678 Tonnen. Der Antheil Preussens umfasste 1986 Schiffe mit 265 060 Tonnen.

Aus dem Bericht über den Lebensrettungsdienst in den Vereinigten Staaten geht hervor, dass die Zahl der Unglücksfälle, welche registrirten Fahrzeugen im Laufe des Jahres zustossen, 437 betrug; auf diesen Fahrzeugen befanden sich 4608 Personen, von welchen 4595 gerettet wurden und 13 ihren Tod fanden. Der Werth der Fahrzeuge belief sich auf \$ 8 880 140, der der Ladungen auf \$ 3 846 380, so dass der Gesamtwerth des gefährdeten Eigenthums \$ 12 726 520 betrug. Davon wurde solches im Werth von \$ 11 292 707 geborgen; solches im Werth von \$ 1 432 750 ging zu Grunde. 67 Fahrzeuge von der Gesamtzahl gingen vollständig zu Grunde. Es kamen auch 243 Unfälle vor, die kleinen, nicht registrirten Fahrzeugen zustossen; auf diesen Fahrzeugen befanden sich 594 Personen, wovon 587 gerettet wurden und 7 umkamen. Das bei Unfällen der letzteren Art gefährdete Eigenthum hatte einen schätzungsweisen Werth von \$ 119 265; davon wurde solches im Werth von \$ 114 915 geborgen und solches im Werth von \$ 4350 ging zu Grunde. Die Rettungsmannschaften bargen auch im Laufe des Jahres zahlreiche andere Fahrzeuge oder halfen bei der Bergung solcher mit; auch liessen sie zahlreichen anderen Fahrzeugen bei Tag sowohl wie Nacht rechtzeitige Warnungen vor Gefahren durch Signale zukommen. Die Zahl der Schiffsunfälle war im Laufe des Jahres grösser als die in irgend einem anderen Jahre, aber gleichzeitig war die Rettung von Leben und Eigenthum verhältnissmässig grösser als in irgend einem anderen Jahre.

**Der älteste Admiral der britischen Flotte,** Sir Alexander Milne, ist am 29. December neunzig Jahre alt gestorben. Er hatte früher das Mittelmeer- und das Canalgeschwader befehligt.

Er ist nur vier Tage krank gewesen. Der Verstorbene war der zweite Sohn des Admirals Sir David Milne. In die Marine trat er schon mit dem elften Jahre ein. 1839 wurde er Kapitän, 1858 Contreadmiral, 1863 Viceadmiral, 1870 Admiral und 1881 Admiral der Flotte. Von 1847—1859, 1866—1868 und von 1872—1876 war Sir Alexander Milne Lord der Admiralität. 1876 zog er sich in das Privatleben zurück.

**Ein Seemannsheim in Bremen** wird im kommenden Frühjahr eröffnet werden. Senat und Bürgerschaft haben nach Anhörung der Handelskammer das zeitgemässe Unternehmen dadurch gefördert, dass sie die Behörde für den Wasserschout ermächtigten, dem Verein aus dem durch die Gebühren der Rheder für die Musterungsverhandlungen gebildeten Fonds 200 000 M. zur Gründung von Heimstätten für Seeleute in Bremen und Bremerhaven zu überweisen.

**Die Prüfungen für Seedampfschiffs-Maschinisten** im Jahre 1897 beginnen: in Königsberg: am 14. April und 16. September; in Danzig: am 27. April und 9. November; in Stettin: am 29. März und 25. Oktober; in Rostock: am 2. März und 28. September; in Lübeck am 10. März und 12. Oktober; in Flensburg: am 19. Januar, 29. Juni und 9. November; in Bremen: am 3. Februar, 7. Juli und 20. Oktober; in Hamburg: am 15. Februar, 3. Mai, 2. August und 1. November.

## Kleine Mittheilungen.

In den Vereinigten Staaten fängt sich im Schiffbaugewerbe ein Ueberfluss an Arbeitskräften geltend zu machen. Für jede freie Stelle melden sich mindestens zwanzig Bewerber. Es soll dieses Missverhältniss durch die starke Einwanderung von Werftarbeitern aus Schottland und Deutschland herrühren.

Der Schiffahrts-Kommissar der Vereinigten Staaten schätzt die Summe, welche durch Aufhebung der Befreiung deutscher Schiffe von den Hafengebühren dem amerikanischen Fiskus zufließen wird auf ca. 65 000 \$ während die Agenten der Dampfschiffs-Gesellschaften zu 80—100 000 \$ veranschlagen.

Das neue für die Marine der Vereinigten Staaten gebaute Unterwasserfahrzeug des Holland-Typs, ist in Baltimore zu Ende des vorigen Jahres vom Stapel gelaufen. Das Boot ist cigarrenförmig, 80' lang mit 11' Durchmesser und 138 Tons Wasserverdrängung, wenn untergetaucht. Das Fahrzeug soll bis auf 11 Faden Tiefe zu tauchen im Stande sein. Das Marine-departement hat für diesen Versuch 150 000 \$ ausgeworfen.

Die grösste Anzahl Austern die jemals von einem deutschen Fischer gefangen wurde, brachte vor einigen Tagen der Fischerkutter A. S. 5, Schiffer H. Jansen. Während gewöhnlich der Fang eines Schiffes zwischen 15 000 bis 30 000 variiert, hat dieser Kutter 77 000 Stück Austern gebracht. Die Ladung war für die Austern-Grosshandlung von Robert Dohrmann in Cuxhaven bestimmt.

Von den Handelskammern zu Bremen und Kiel sind uns die Jahresberichte zugegangen. Den Abdruck derselben müssen wir uns Raumangels halber für die nächste No. vorbehalten.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 4. Januar. Nach Eröffnung der Versammlung begrüsst der Vorsitzende die Anwesenden mit herzlichen

Worten, in dem er der Hoffnung Ausdruck gab, das neue Jahr möge ein für Handel und Schifffahrt erspriessliches werden. Bezugnehmend auf einen, dem verstorbenen Astronomen Professor Weyer in der „Hansa“ gewidmeten Nachruf erläuterte der Vorsitzende alsdann die hohen Verdienste des Dahingegangenen um die Nautik. Der Verein ehrt das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen. Als neues Mitglied wird Herr Otto Bähr in den Verein aufgenommen. Zu Punkt 1 der T.-O.: Bau des Vorderstevens, referirt Herr Inspector L. Meyer über die diesbezüglichen Verhandlungen im Deutschen Nautischen Verein. Der Antrag sei vom Seeschiffer-Verein „Columbus“ eingebracht. Man gehe von der Voraussetzung aus, dass bei der Einführung überhängender Steven die Folgen von Kollisionen abgeschwächt werden; der genannte Verein befürwortet daher den Erlass eines Reichsgesetzes, wonach in Zukunft die Steven der Dampfer überhängend (sog. Klipperbugform) gebaut werden sollen. Dagegen wurde geltend gemacht, der Bau der Klippersteven sei oben so leicht, dass er den schweren Anstoss zweier aufeinander laufender Schiffe kaum abzuschwächen vermöge. Nach längerer Diskussion wurde folgende Resolution gefasst. „In Anbetracht dass die Einwirkung der erwähnten Form des Vorderstevens zur Verminderung der Folgen von Schiffszusammenstössen nicht nachgewiesen werden kann und ferner nur eine internationale Einführung derartiger Vorschriften von Nutzen sein könnte, (deren Herbeiführung aber aussichtslos erscheint), spricht sich der Nautische Verein gegen einen solchen Antrag an die Reichsregierung aus.“ Zu Punkt 2 der T.-O.: Einheitliche Regeln für das Befahren enger Gewässer wurde zunächst der auf diesen Gegenstand bezügliche Passus des Rundschreibens des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein verlesen. Da weiteres Material zur Behandlung der Frage, noch erst beschafft werden soll, wird eine weitere Diskussion über den Gegenstand in der nächsten Versammlung stattfinden. Nächste T.-O.: 1. Ersatzwahl für den Vorstand. 2. Kassenbericht. 3. Einheitliche Regeln für das Befahren enger Gewässer.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 6. Januar. Bei Eröffnung der Versammlung begrüsst der Vorsitzende die Anwesenden in dieser ersten Versammlung im neuen Jahr, indem er der Hoffnung Ausdruck giebt, das kommende Jahr werde sowohl für Hamburgs Handel und Schifffahrt, wie insbesondere für den Verein ein erspriessliches werden. In den letzten Tagen des alten Jahres ist Kapitän Ohlsen, ein Mitglied des Vereins gestorben. Die Versammlung ehrt das Andenken des Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen. Als neue Mitglieder werden aufgenommen die Herren Kapitäne Jolles und Reuter. Aus den Nachrichten für Seefahrer werden die wichtigsten Bekanntmachungen verlesen, desgleichen einige Artikel aus der „Hansa“. An den Artikel aus der „Hansa“ vom 19. December über Beseitigung der Wracks knüpft sich eine längere Diskussion. Zur Besprechung kommt dann im Anschluss an einen Artikel aus der „Hansa“ das Stellenvermittlungswesen für Seeleute. Nächste T.-O.: Mittheilungen des Vorstandes.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 6. Januar 1897.

Unseren letzten Berichten ist nichts hinzuzufügen und können wir uns daher darauf beschränken, nachstehend einige Abschlüsse anzuführen:

„Pass of Killiecrankie“ Puget Sound oder Burrards Inlet, Callao 32/6, Lumber.  
„Heathfield“ Portland (O)/U. K. Cont. 17/6 net., Weizen.



**Arbuzo** Chilen. Salpeterplätze U. K. Cont. 17/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> — 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> direkt. 6d extra Hamburg direkt. 1. Februar Ladetage.  
**Wedburn** Chilen. Salpeterplätze U. K. Cont. 20 — 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> direkt. 1. April Ladetage.  
**Berlin** Newcastle N.S.W. San Francisco 12/9. Koblén.  
**Janie Maud** Calcutta San Francisco \$3.25, Jute.  
**Laurea** Calcutta U. K. Cont. 18/9, Jute  
**John Fraser** Cardiff Iquique 16 —, Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Ertheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 24. December 1896.

Anbetracht der unmittelbar bevorstehenden Weihnachts- sich die Liste der geschlossenen Getreidecharters befriedigend, und nebenbei können wir erfreulicher- bessere Nachfrage für Berthräume bei der Jahres- werden. Es herrscht wenig Nachfrage für Dampfer- transport von Kistenöl ostwärts, aber andererseits ist noch für einige Bote zu Januarbeladung von den Atlantischen Häfen, indessen erklären sich hier die Vershiffer und, die von den Rhedern z. Z. geforderten Preise zu können. Dampfer zur baldigen Beladung bieten wirklich nicht allzu zahlreich an, vermuthlich werden Schiffer aber mehr prompte Tonnage nach den Feier- Märkte finden. — In der Haltung unseres Segler- haben wir keine Veränderung zu verzeichnen. Einige Charters in Kistenöl finden sich auf unserer Liste der stungen, und als Curiosum ist die Charterung eines mit voller Ladung Rohpetroleum für Rio de Janeiro schinen, die erste Verschiffung dieser Art nach Brasilien. Bona ist nicht eine einzige Charter für Oel in Fässern gekommen seit unserem letzten Bericht. Auch in und Lumber ist wenig zu Stande gekommen, und die ist in dieser Branche sehr schwach, dagegen zeigt Begehr für weitere Räume für Naval Stores, aber nur zu etwas schwächeren Raten. Schiffe auf spätere Beladung, die für Stückgüter abschliessen wollen, finden gleichfalls eine abwärtsstrebende Tendenz in den Raten, während solche Fahr- zeuge, die sich am Platz oder nahebei befinden, gute Nach- frage finden.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	3a3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> d.	17/6a20.	13 9	12 6a15
London, Dpfr.	3d.	17 6	12 6	12 6
Glasgow, Dpfr.	1d.	25	12 6	15 a17 6
Bristol	1d. Jan.	22 6	15	17 6
Hull	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> d.	25	15	17 6
Leith	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> d.	25	17 6	20
Newcastle	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> d.	25	20	17 6
Hamburg	60 d	1 A 15 d	22 cents.	50 mk.
Rotterdam	9c.	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	9c.	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cts.	20 cts.	12a16c
Copenhagen	13 Jan.	28.9a30	25	25
Bordeaux	3 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	37 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> cents.	27 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	\$ 8.
Antwerpen	3d.	25	20	20
Bremen	40 d März	30c.	22 c.	12c.
Marseille	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	22/6a25	20	22 6a20

Baumwolle, gepresst: Liverpool 15-12Sd. — Hamburg 5-32d.  
 Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Copenhagen 7-32d.  
 Antwerpen 11-64d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dampfer	3 3	3 3	3	3 3
Haft. Petrol. per Segel	....	....	2 6a3	.... 21 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Haft. Petrol. per Segel	17c.	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a20c.	15c.	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.

### Büchersaal.

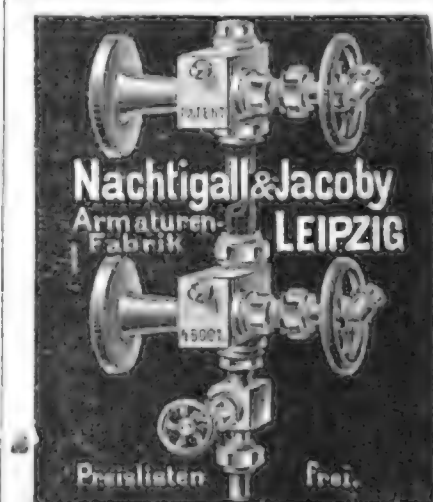
**Nansen und seine Leute.** Der berühmte österreichische Polarforscher Julius Ritter von Payer hielt kürzlich in Berlin einen Vortrag über die auf seiner Polarfahrt gesammelten Erfahrungen, in welchem er die malerischen Reize der Gegenden des höchsten Nordens in lebendigen Farben schilderte. Er nahm dabei auch Gelegenheit, sich über die von Nansen mit Erfolg angewandte Methode des Polarreisens auszusprechen, der er aus verschiedenen Gründen alle Zukunft absprach. Es sind zum Theil die gleichen Einwände, die Nansen in der Einleitung seines Werkes „In Nacht und Eis“ (Leipzig, F. A. Brockhaus) widerlegt. Ein Boleken Payer's verdient jedoch besonders hervorgehoben zu werden, da es für arktische Expeditionen im Allgemeinen gelten mag, nur nicht für eine von Nansen vorbereitete und geleitete Polarfahrt: es ist die Gefahr der Meuterei. Nach Payer bringe das Reisen im Eise, wie es Nansen's Schiff, die „Fram“, bekanntlich drei Jahre hindurch gethan, wegen seiner jahrelangen Monotonie leicht einen Zustand der Schiffsmannschaft mit sich, der in der Meuterei ausarten müsse. Wenn man freilich einen Gegensatz sich bilden lässt zwischen den wissenschaftlichen Mitgliedern einer Expedition und der „Schiffsmannschaft“, dann mag die Wahrscheinlichkeit einer solchen Entwicklung zugestanden werden. Aber das ist ja eben das Genie Nansen's, sich die rechten Leute auszusuchen und die Aufgaben während des monotonen Aufenthalts in den Eiswüsten richtig zu vertheilen. Welcher Zug nationaler Begeisterung durch das norwegische Volk ging, als Nansen zur Ausführung seines Planes schritt, hat er uns bereits gesagt, und von dieser Begeisterung getrieben sind auch die 12 Mann zu Nansen gekommen. Es war aber nicht rasch verflackerndes Strohfeuer der Jugend, es war echte Begeisterung, die in diesen segewohnten, meist verheiratheten Männern glühte. Die soeben erschienenen wieder reich mit Bildern ausgestattete 4. Lieferung lässt den besten Einblick in das Zusammenleben dieser 13 Mann thun, da die Schilderung von einem Unbetheiligten, dem Russen Tronheim herrührt, der von Baron von Toll Nansen mit 40 Schlittenhunden nach Chabarowa entgegen- geschickt worden war. „Es ist augenscheinlich, dass dies eine Familie ist, einig und von einem Gedanken beseelt, an dessen Durchführung alle leidenschaftlich arbeiten. Alle schwere und grobe Arbeit an Bord ist gleichmässig vertheilt, und es giebt keinen Unterschied zwischen dem einfachen Matrosen und dem Kapitän oder dem Chef der Expedition selbst. . . . „Am 3. August wurden auf der „Fram“ Kohlen aus dem Schiffsraum nach dem Heizraum (Kohlenbunker) hinuntergetragen. An dieser Arbeit theilnahmen sich sämtliche Mitglieder der Expedition, Nansen an der Spitze. Die Arbeit ging in bester Eintracht munter von statten.“ An einer andern Stelle erzählt Nansen, welch despectirliche Ansicht die russischen Kaufleute über ihn zu Tronheim äusserten: „Bei der Reparatur des Petroleumbootes zerstörte ich leider für immer mein Ansehen bei den Russen und Samojeden dieser Gegend. Einige von ihnen waren vormittags an Bord gewesen und hatten mich in Hemdärmeln im Boote gesehen, schweisstriefend und mich abarbeitend, das Gesicht und die blossen Arme mit Oel und sonstigem Schmutz besudelt. Später kamen sie zu Tronheim und sagten, dass ich unmöglich ein grosser Herr sein könne, da ich wie der erste beste Arbeitsmann an Bord mich abplage und schlimmer als ein Vagabund aussähe. Tronheim wusste unglücklicherweise nichts zu meiner Entschuldigung anzuführen; gegen Thatsachen kämpft man vergebens.“ — Man sieht aus allem, dass Nansen das Geheimniss kannte, den Geist der Meuterei fern zu halten, indem er die Leute der „Fram“ nicht in Gelehrte und Ungelehrte, Höhere und Niedere schied. Auf seinem Schiffe waren, wie es dem demokratischen Sinne seines Vaterlandes entspricht, alle gleich, und darin lag ihre siegreiche Stärke in Ueberwindung äusserer und innerer Gefahren.



**Otto Berner & Co.**  
HAMBURG  
Steinhöft No. 3.  
**Elektrische  
Schiffsbeleuchtung  
und  
Kraftübertragung.**

**O. F. WEBER**  
Drechsler und Blockmacher empfiehlt  
**Amerikanische  
Eichen-Boortriemen,  
Schiffsblöcke, Steuer-  
räder etc.**  
**Spieren** in allen Dimensionen.  
**Flaggenstangen.**  
HAMBURG, Steinhöft 12-13.

**WILH. RUMP, HAMBURG**  
Kontor: Huxter 15  
empfeilt:  
Schiffsplatten, Schiffswinkel, U-Eisen (Channels), Bulb-  
und Teebulb-Eisen, Luken-Eisen, Reeling-Eisen etc.:  
Kielstücke, Hintersteven, Ruderrahmen, Kurbelwellen,  
Schraubenwellen etc. aus Schmiedeeisen und Stahlguss,  
Schiffs- und Kesselnieten, Kesselbleche, -Böden, -Flamm-  
rohre, Purves Patent ribbed Steel Flues, Serves Patent  
ribbed Boiler Tubes, Messing-Condensatorröhren und  
Rohrplatten, Kupferröhren, Schiffsmaschinen-Tele-  
graphen, Schiffsschrauben,  
Werkzeug-Gussstahl, Delta-Metall.



**H. W. Silomon**, Buch- u. Kunst-  
Handlung, Bremen, Oberstrasse 26,  
empfeilt sich zur prompten Lieferung  
von Zeitschriften und Büchern nach allen  
übereiseischen Plätzen.

**W. A. F. Wieghorst & Sohn, Hamburg,**  
Norndampfmühle und Schiffsbrod-Fabrik.  
Leistungsfähigkeit: **Täglich 24000 Pfund Schiffscakes.**  
Lieferanten der Kaiserlichen Marine.

**Echte Schuppenfarbe**  
ist das bis jetzt der Neuzeit erwiesene beste und billigste Rostschutzmittel, widersteht Hitze und Säure, übertroff  
Bleimennige-Anstriche, eignet sich besonders zu Anstrichen von Dampfzylindern, Rohren, Schornsteinen, Ventilatoren,  
Kohlenbunkern, Laderäumen etc.  
**Probeflieferung gratis.**  
Alleinverkauf: **HEINRICH CLASEN** (Inh. CARL NISSEN) HAMBURG, Admiralitätsstrasse 52 53.



**Feilen- und Werkzeug-Fabrik**  
Falkenroth & Kleine, Neuss a. Rhein  
liefern:  
**Parallel-Schraubstöcke** (gesetzlich geschützt)  
mit von oben eingeschwalbten Stahlbacken, welche sich nicht lösen können.  
**Verbessertes System.**  
Patentirte Feilenhefte und Drehbankmitnehmer, Schraubenschlüssel.  
**Parallel-Feilkloben** (gesetzlich geschützt)  
mit von beiden Seiten sich gleichmässig bewegenden Backen.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Hauptwrtl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungsverkäufer des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Verlagshandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinböf 1.

Abendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern A 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreispaltige Petitzeile oder deren Raum werden 10 Pfg. berechnet.

Ausnahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Anzeigen-Expeditionen in Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Jahrgänge (1884 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

3.

Hamburg, den 16. Januar

XXXIV. Jahrgang.

Auf dem Ausguck. — Der Seeofficier als Navigationslehrer. — Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg für 1896 (Schluss). — Aus dem Bericht über die Thätigkeit der Handelskammer in Bremen im Jahre 1896. — Aus dem Bericht der Handelskammer in Kiel. — Deutscher nautischer Verein (Viertes Rundschreiben). — Noch einmal hoher und höchster Breiten. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte

### Auf dem Ausguck.

Angelegenheit der Beseitigung treibender Wracks, die man sich augenblicklich in deutschen Gewässern beschäftigt, wird demnächst auch im Kongress der Vereinigten Staaten zur Behandlung gelangen. Die Schifffahrtsbörse in Philadelphia hat dem Senat eine Denkschrift eingereicht, die eine Reduktion der Frist befürwortet, die der Anzeige an den Eigenthümer eines Wracks bis zur Zulässigkeit zur Zerstörung des Derelikts verstreichen muss. Nach dem Gesetz müssen jetzt in den amerikanischen Territorial-Gewässern dreissig Tage verstreichen zwischen der Anzeige, dass die Zerstörung des Wracks beabsichtigt ist, und der Ausführung derselben. Sowohl der Schifffahrtskommissar, als der Staatssecretär des Kriegsdepartements halten die dreissig tägige Frist für ausreichend, und die öffentliche Meinung spricht sich dahin aus, dass diese Frist die grösste zulässige Grenze zu betrachten sei. Die im offenen Ocean treibenden Wracks, die im offenen Ocean treiben, soll ein internationales Abkommen getroffen werden, wonach die Schiffskommandanten die Instruktion erhalten, diese Wracks einzuschleppen, falls es die Mühe lohnt, sonst aber sie zu zerstören.

Frachtenmarkt sind die Aussichten für das nächste Jahr wenn auch nicht ungünstig, so doch trügerisch. Die starken Schwankungen, die in den letzten Jahren erlebt, lassen nur noch auf

niedriger und allerniedrigster Basis eine gewisse Stabilität des Marktes bestehen. Höhere Frachtsätze kommen wie rasch aufflackernde Strohfeuer und sterben auch so rasch wie diese aus. Fairplay schreibt: Die meisten Rheder sind in das neue Jahr mit der Hoffnung eingetreten, dass sie in demselben ebenso gute, wenn nicht noch bessere Geschäfte machen werden als im verflossenen Jahre, während andere mehr oder weniger pessimistische Ansichten bezüglich der Zukunft hegen. Was nothwendig ist, ist der allgemeine Entschluss, zusammenzustehen, um die Frachten nach allen Richtungen hin auf einen etwas mehr remunerativen Stand zu bringen, damit nicht nur die Entwerthung der Schiffe gedeckt wird, sondern auch die Actionäre eine vernünftige Verzinsung ihres Kapitals erhalten. Es sind Millionen in Schiffen angelegt, die keinen Farthing Zinsen bringen. Das ist ein seltsamer Zustand, der schon seit Jahren anhält, und anstatt sich zu bessern, sich immer mehr verschlimmert, und doch hört man noch nichts von einem Vorschlage, dem Ruin durch gemeinsames Handeln ein Ende zu machen. Die grosse Steigerung im September und October war der deutlichste Beweis dafür, dass die Frachten durch ein gemeinsames Vorgehen der Rheder auf einen nutzbringenden Stand hinaufgedrängt werden können. Der grosse Feind, mit dem man zu kämpfen hat, ist die zunehmende Produktion von Räumte, welche leider in höherem Grade betrieben wird, als je vorher, und aufgehalten werden muss.

Der Germanische Lloyd hat soeben sein dies-jähriges Register ausgegeben. Dasselbe enthält ein Vorwort, welches die aus dem Statut sich ergebende Organisation der Gesellschaft darlegt. Die Gesellschaft hat an den wichtigsten Seehäfen der Erde 109 Agenten und 181 Besichtiger angestellt, welche namentlich im Register aufgeführt sind. Davon sind unter anderen 47 im Deutschen Reiche, 37 in England, 40 in Asien, 38 in Amerika und 20 in Australien thätig. Dem Register ist ferner eine Liste der Beauftragten der See-Berufsgenossenschaft vorgedruckt, welche aus den Besichtigern des Germanischen Lloyd ausgewählt werden. Die Beauftragten haben im verflossenen Jahre eine grosse Anzahl von nichtklassificirten deutschen Seeschiffen auf Veranlassung der See-Berufsgenossenschaft überholt. Die Direktion des Germanischen Lloyd steht der See-Berufsgenossenschaft als sachverständiger Beirath zur Seite und hat bei der Neubearbeitung der Unfallverhütungs-Vorschriften — namentlich bei der Ausarbeitung der Vorschriften über wasserdichte Schotten für Passagierdampfer in aussereuropäischer Fahrt — in umfangreicher Weise mitgewirkt. Das eigentliche Schiffsregister ist nach Dampf- und Segelschiffen getrennt. Der Nationalität nach vertheilen sich die Schiffe auf das Deutsche Reich 2440, Schweden 409, Dänemark 232, Niederlande 256, Russland 299, Norwegen 244, England 67, Spanien 25, Frankreich 38, Italien 14, verschiedene Länder 98; im Ganzen 4122 Schiffe. Hinter der Schiffsliste befindet sich in dem Registerbuche eine alphabetische Liste der deutschen Rhedereien, sowie ein Verzeichniss der in Deutschland befindlichen Trockendocks, Schwimmdocks, Hellinge und Patentslips. Ferner hat die Gesellschaft soeben ein Verzeichniss der im Jahre 1896 auf deutschen Schiffswerften, sowie für deutsche Rechnung im Auslande erbauten Schiffe und Fahrzeuge herausgegeben. Die Aufstellung ist insofern vollständiger als die von uns in letzter Nummer veröffentlichte des Lloyds Register, als darin auch solche Fahrzeuge aufgenommen sind, die nicht für den Seegebrauch bestimmt sind. Im Auslande sind für deutsche Rechnung gebaut bzw. im Bau begriffen 34 Dampfer und 5 Segelschiffe, davon 31 Dampfer in England, 3 Dampfer in Dänemark und fünf kleine Segelschiffe in Holland. Der Germanische Lloyd ist vom Board of Trade in London ermächtigt, Freibordcertificato für deutsche Schiffe auf Grund der vom Board of Trade erlassenen Freibordregeln an deutsche Rheder zu verabfolgen. Schiffe, welche mit derartigen Certificaten versehen und demgemäss beladen sind, werden in England wegen Ueberladung nicht angehalten.

Nach dem von den Schiffsbesichtigern J. C. Toosbuy und Aug. v. Appen zusammengestellten

„Verzeichniss Hamburger Seeschiffe“ weist die Hamburgische Rhederei am 1. Jan. 1897 einen Schiffsbestand von 295 Seglern mit 194 524 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt und 377 Dampfern auf mit 484 453 Reg.-Tons. Die Zunahme beträgt 9 Segler mit 4916 R.-T. und 20 Dampfer mit 8170 R.-T. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass in Folge Inkrafttretens der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 auch im Jahre 1896 Nachvermessungen stattgefunden haben, die eine Reduktion des Tonnengehaltes von 1244 R.-T. bei Seglern und 43 162 R.-T. bei Dampfern zur Folge gehabt hat. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes ist die Zunahme der Hamburger Dampferflotte im Jahre 1896 eine ganz beträchtliche: Im Bau waren beim Jahresabschluss noch 28 Dampfer mit ca. 141 170 Br.-R.-T., davon entfallen allein auf die Hamburg-Amerika-Linie mehr als die Hälfte, nämlich 72 000 Tons.

Die Bremer Handelsflotte weist eine gleichfalls bedeutende Zunahme an Fahrzeugen auf, aus den oben angeführten Gründen der Nachvermessung aber tritt die Vermehrung des Tonnengehaltes an Netto-Registertons nicht so sehr hervor. Das Verzeichniss der Herren Steengrafe und A. Jordan, Inspektoren des Vereins Bremer See-Versicherungsgesellschaften, giebt den Bestand Bremer Seeschiffe am 1. Januar 1897 zu 181 Dampfer mit 357 769 Brutto- und 217 733 Nettoregistertons, sowie 132 Segelschiffe mit 169 702 Nettoregistertons, zusammen 313 Seeschiffe mit 387 435 Nettoregistertons. Das Verzeichniss vom 1. Januar 1896 enthielt 166 Dampfer mit 336 160 Brutto- und 216 438 Nettoregistertons, sowie 129 Segelschiffe mit 173 463 Nettoregistertons, zusammen 295 Seeschiffe mit 389 901 Nettoregistertons. Es ergibt sich also eine Zunahme von 15 Dampfern mit 21 609 Brutto-, jedoch nur 1295 Nettoregistertons, und eine Zunahme von 3 Segelschiffen bei einer Abnahme von 3761 Tons, oder insgesamt eine Zunahme von 18 Seeschiffen bei einer Abnahme von 2466 Nettoregistertons. Als grösster Dampfer ist der Norddeutsche Lloyd-Dampfer „Friedrich der Grosse“ mit 10 536 Registertons in der Liste verzeichnet. Das grösste Bremische Segelschiff ist der Viermaster „Peter Rickmers“ mit 2825 Registertons, ausser diesem hat die Bremer Flotte noch 9 weitere Viermaster und 6 dreimastige Segelschiffe mit über 2000 Registertons aufzuweisen.

Der Bau von Kriegsschiffen für fremde Marinen gewinnt in Deutschland an Bedeutung. Im Jahre 1896 sind an fremde Marinen 8 Schiffe abgeliefert und 10 befinden sich z. Z. noch im Bau, so dass 18 Kriegsschiffe deutschen Werften Beschäftigung gaben bzw. noch geben. Von den 8 zur Ablieferung gekommenen Kriegsschiffen waren 4 für Norwegen, Torpedokreuzer „Valkyrien“, und Tor-



pedoböte „Delfin“, „Hai“, „Ival“, 2 für Oesterreich-Ungarn, Torpedoböte „Magnet“ und „Natter“, 1 für Brasilien, Torpedokreuzer „Timbyon“ und 1 für die Türkei, Torpedokreuzer „Seetiger“. Die erstgenannten wurden bei Schichau-Elbing, die letzten 2 von der Germaniawerft-Kiel erbaut. Unter den 10 im Bau befindlichen Schiffen befinden sich 3 Panzerkreuzer und 4 Torpedoböte für China; erstere werden vom Vulcan-Stettin, letztere von Schichau-Elbing erbaut. 2 Torpedokreuzer für Brasilien sind auf der Germaniawerft im Bau und beim Vulcan-Stettin ist das brasilianische Panzerschiff „24 de Mayo“ im Umbau. Von diesen 18 Schiffen für fremde Marinen — Norwegen, Oesterreich, Türkei, China, Brasilien — entfallen auf Schichau-Elbing 10, Vulcan-Stettin 4 und Germaniawerft-Kiel 4. Es ist erfreulich, dass Deutschland an dem Wettbewerb um den Bau fremder Kriegsschiffe mit Erfolg theilnehmen kann. Die drei genannten Werften haben im Laufe der letzten Jahre eine stattliche Anzahl von Panzerschiffen, Kreuzern, Torpedojägern und Torpedoböten für's Ausland erbaut. Die fortgesetzte Zuweisung von Bauaufträgen beweist, dass der deutsche Kriegsschiffbau auf der Höhe der Zeit steht.

Aus Pulo Sembilany geht uns folgendes Schreiben zu: Zu der in No. 40 Ihres geschätzten Blattes erwähnten Erfindung, den kleinen Spiegel am Sextanten betreffend, erlaube ich mir zu bemerken, dass nach meinem Dafürhalten der unbelegte Theil des kleinen Spiegels vollständig entbehrt werden kann und dass man ohne diesen Theil noch weit besser beobachtet, als wenn der Theil, nach Kapt. Hilgenhorff's Idee, bloß vergrößert wird. Ich möchte unseren Optikern empfehlen, den kleinen Spiegel am Sextanten stets nur aus dem belegten Theil bestehend herzustellen, und wird man sich leicht überzeugen können, dass die Behauptung von mir zutreffend ist.

Hochachtungsvoll

P. Duhme,

Führer des D. „Tai-Cheong“.

Eine neue Wasserstrasse vom Japanischen Meere zum Stillen Ocean soll quer durch die japanische Hauptinsel Honto über den bekannten Biwa-See erbaut werden. Die im Verlage von Hakubunkwan zu Tokio erscheinende Zeitschrift „Taijo“ schreibt über diesen Plan: Der Japaner Sakesaku Sakurai, der lange Zeit in Belgien Nationalökonomie studirte, hat mit Kaufleuten aus Osaka und Tsuruga eine Actien-Gesellschaft begründet, die sich zur Aufgabe gestellt hat, beide Städte durch einen Binnenkanal zu verbinden. Der Kanal soll von Tsuruga am Japanischen Meere zunächst nach der Bucht Ourawan im Biwa-See führen und auf einer Strecke von etwa 22 Kilometern bei einer Breite von 8 Metern gegen  $1\frac{1}{2}$  Mill. Jen

kosten. Der zweite Theil wird an der entgegengesetzten südlichen Spitze des Biwa-Sees, von Ischibe bei Otsu (wo der jetzige russische Kaiser als damaliger Kronprinz von einem Fanatiker Namens Sanso Tsuda verwundet wurde) ausgehen und über Jamaschina und Rokusisomura in den schiffbaren Fluss Usikawa gehen, an dessen Mündung Osaka liegt. Diese zweite Strecke des Kanals wird bis zum Usikawa nur noch 14 Kilometer betragen und bei einer Breite von ebenfalls 8 Metern auf  $1\frac{1}{4}$  Mill. Jen berechnet. Die Tiefe ist noch nicht bestimmt, doch soll der Kanal wenigstens im Kriegs-falle Torpedoböte durchlassen können. An Reingewinn erhofft die Gesellschaft mindestens 10%, jährlich erzielen zu können, und zwar zunächst aus der Gewinnung von 2500 Pferdekraften Elektrizität aus dem neuen Kanal zwischen Otsu und dem Usikawa 100 000 Jen jährlich und den Rest aus Kanalabgaben, für jedes Schiff von 100 Koku (=  $55\frac{1}{2}$  Hektolitern) 6 Jen gerechnet. Der Kanal verspricht noch besonders deshalb eine hohe Einnahme, weil in Osaka ein neuer grosser Hafen angelegt werden soll, der bei erweiterter Tiefe auch den grössten Seeschiffen die Einfahrt ermöglichen soll. Bisher mussten dieselben wegen zu grosser Seichtigkeit weit unterhalb der Stadt liegen bleiben.

Die Canarischen Inseln, insbesondere Las Palmas, treten in neuester Zeit als Kohlenstationen gegenüber Madeira immer mehr in den Vordergrund. Während in den letzten Jahren die Schiffsbewegung in dem Hafen von Funchal stationär blieb, nahm sie, nach dem Bericht des britischen Konsuls, bei den Canarischen Inseln um das Vierfache zu, und der Hafen Las Palmas, der 1884 nur von 238 Schiffen mit 505 000 Tonnen Raumgehalt besucht war, empfing 1890 schon 1263 Schiffe mit 2 918 570 Tonnen, von denen mehr als die Hälfte die englische Flagge zeigten. Seitdem hat diese Entwicklung weitere Fortschritte gemacht und man kann sagen, dass in nicht ferner Zukunft Las Palmas zum bevorzugten Einkehrhafen auf der Oceanstrasse von Europa nach dem Cap Horn und dem Cap der guten Hoffnung werde und eine ähnliche Rolle spielen wird, wie Aden für Indien und Singaporo für den fernen Osten.

Die neue unterseeische Telegraphenverbindung zwischen Deutschland und Spanien auf dem Kabel Emden-Vigo hat in den ersten 14 Tagen ihres Bestehens trotz der Weihnachts- und Neujahrsfeiertage einen Verkehr von 4671 Telegrammen aufzuweisen. Darunter befinden sich solche in der Richtung nach Deutschland (und dessen Hinterländern), aus Ostasien, Britisch-Indien, Afrika, Südamerika und Australien, während in der Richtung von Deutschland nach Spanien und darüber hinaus sich das

Interesse der Handelswelt Russlands, Oesterreichs und der scandinavischen Länder immer mehr dem neuen Wege zuwendet.

### Der Seeofficier als Navigationslehrer.

An dieser Stelle ist schon in der Endnummer des letzten Jahres darauf hingewiesen, dass in Russland eine Neuordnung des Navigationsschulwesens geplant werde. Wie die freiwillige Flotte, die bestimmt ist, in Friedenszeiten die Entwicklung des russischen Handels und Seeverkehrs zu steigern, vor reichlich einem Jahrzehnt dem Marine-Ministerium unterstellt wurde, so geht man zur Zeit mit der Absicht um, auch das gesammte Navigationsschulwesen der Handelsmarine demselben Ressort unterzuordnen. Die Verwirklichung dieses Planes würde, daran ist kaum zu zweifeln, als weitere Folge die Einrichtung nach sich ziehen, dass Marineofficiere den Handelsfahrern die nautischen und anderen Berufs-Kenntnisse lehren würden. Bestrebungen dieser Art sind zur Zeit schon lebhaft im Schwange.

Diese Bestrebungen sind übrigens nicht neu. Schon zu Beginn und um die Mitte der siebziger Jahre richteten diejenigen russischen Blätter, welche in officieller Weise die Angelegenheiten der Marine vertraten, heftige Angriffe gegen die bestehenden nautischen Unterrichtsanstalten, welche vom Staate unterstützt wurden. Der Gründer vieler dieser Anstalten, H. Waldemar, welcher auf Staatskosten vorher die deutschen, englischen und norwegischen Navigationsschulen eingehend studirt hatte, war namentlich den Jungrussen als Germanophile verhasst. Um sich ihrer Angreifer zu erwehren, das bestehende System zu vertheidigen und die Haltlosigkeit der aufgestellten Zukunftspläne ihrer Feinde (welche auf grossartige Anstalten mit mehrjährigen Unterrichtskursen hinausliefen) darzuthun, traten sämtliche russische Navigationslehrer 1876 zu einem gemeinsamen Kongress in Moskau zusammen. Mit eingehendster Gründlichkeit wurde hier über den Gegenstand verhandelt, die Zweckmässigkeit der bestehenden Einrichtungen dargethan und scharfe Resolutionen gegen das Vorgehen der Neuerer gefasst. Anerkannt wurde allerdings, dass Manches des weiteren Ausreifens und der Vervollkommnung fähig und bedürftig sei. Ein reichlicherer Zuschuss der Staatsmittel wäre nothwendig und könne hier wohlthätig und fördernd eingreifen. Die Wirkung, welche dieser Kongress erzielte, wurde noch verstärkt durch eine Broschüre, die den Titel trug: „Zur Vertheidigung des gegenwärtigen Systems unserer Navigationsschulen. Von H. Waldemar. Moskau 1877.“ Nach und nach verstummten nun die Angriffe.

Anfang der sechziger Jahre hatte Russland nur 6 Navigationsschulen und zwar drei am baltischen, zwei am weissen und eine Anstalt am schwarzen Meer. Die Bestrebungen des Herrn Waldemar aber hatten zur Folge, dass die Zahl dieser Bildungsanstalten 1878 auf 37 stieg. Eingerechnet sind hierin auch die Seefahrtsschulen, die hauptsächlich der Ausbildung der Klein- und Küstenschiffer und der Fischer dienen. Die Staatsunterstützung ging bei einigen dieser Anstalten aber noch bis auf die geringe Summe von 545 Rubel herunter.

Vor zwanzig Jahren kamen allerdings nach deutschen Begriffen manchesmal echt russische Zustände zum Vorschein. So z. B. hatte im Dorfe Wenkal die Navigations-Oberklasse, genannt „Peter der Grosse“, 5 Schüler im Alter von 17—26 Jahren. Die Herren hatten ihre Studien vollendet und wünschten geprüft zu werden. Aber, und das dürfte ohne Vorgang sein, es war absolut keine Prüfungskommission aufzutreiben, und da auch im folgenden Jahre der Lehrer das Unglück hatte zu erblinden, so wurde 1876 die Anstalt geschlossen. Die Akten sagen leider nichts darüber, wo die Schüler geblieben sind oder nach welcher Himmelsrichtung sie sich gewandt haben, um schliesslich eine Examenskommission aufzustöbern. Als weitere Merkwürdigkeit mag auch noch erwähnt werden, dass 1861 mit Staatsunterstützung eine Navigationsklasse am Progymnasium zu Libau errichtet wurde, aus der nach und nach eine beträchtliche Zahl von Steuerleuten und Seeschiffen für lange Fahrt hervorgingen.

Wie überall, so ist auch in Russland Alles in stetiger Entwicklung und im Fortschritt begriffen, und so hat sich auch das dortige Navigationsschulwesen aus sich selbst heraus vervollkommenet. Es trägt den Bedürfnissen der Zeit Rechnung, und es liegt schwerlich ein Anlass vor, mit rauher Hand eine vollständige Umwälzung vorzunehmen. Es sind dort mehrfach Lehrkräfte thätig, die auf deutschen Navigationsschulen ihre erste gründliche Ausbildung genossen haben. An einer der besten russischen Anstalten steht eine Lehrkraft in hohem Ansehen, die sich noch gern ihres früheren Lehrers in der Nautik, des hochverdienten Direktors der grössten deutschen Navigationschule, Niebour, erinnert. Was die russischen Navigationslehrerkreise jetzt bewegt, ist die Frage: Ist es denn wünschenswerth und für die Handelsmarine erspriesslich, dass Marine-Officiere als Navigationslehrer zur Verwendung gelangen?

Diese Frage darf man im Hinblick auf die Lehren der Vergangenheit und im Hinblick auf die besonderen Verhältnisse der Handelsmarine, welche man mit denen der Kriegsmarine gar nicht in Parallele stellen kann, sicherlich verneinen.



die Lehren der Vergangenheit anbetrifft, die Idee des Marine-Officiers als Navigations- und Leiter schon einmal im preussischen Seewesen verwirklicht gewesen. In den Anfängen der preussischen Marine und der Entwicklung des preussischen Navigationsschulwesens waren Marine-Officiere die Leiter und Lehrer an den Navigations-Schulen (es gehörte auch ein Uebungsschiff dazu) für die Handelsfahrt. Zuerst wurde der preussische Marine-Kapitän v. Bille von der preussischen Regierung berufen, das Navigationsschulwesen zu organisiren. Der spätere Admiral von Bille ist, wie wir uns recht erinnern, erst ganz kürzlich gestorben, von etwa 90 Jahren in Kopenhagen gestorben. Nach ihm finden wir als Navigationslehrer den Lehrer des Uebungsschiffes „Amazone“ den Seeofficier Baron v. Dirking-Holmfeldt, der für den Commodore Schröder als Navigationslehrer nicht Navigationsschuldirektor, wie gegenwärtig die Amtsbezeichnung lautet. Schröder, der Kommandeur der ersten preussischen preussischen Escadre, bestehend aus „Gefion“, „Neptun“ und „Mercur“, war auch Mitglied der Rabinets-Ordre am 5./9. 1848 einberufenen Commission. Aus den engen Beziehungen zwischen dem Navigationsschulwesen und der Marine damaliger Zeit ergab sich auch, dass mehrfach Zöglinge der Navigationsschulen im Laufe der Jahre zu den Commandostellen der Marine emporstiegen. Kann man nicht umhin, der unglücklichen, verunglückten Corvette „Amazone“, des früheren Uebungsschiffes, zu gedenken, denn auch ihr Commandant der Kapitän-Lieutenant Herrmann, war früherer Navigationslehrer. Von Hamburg aus wurde sie 1861 in der Nordsee von den Elementen, welche durch einen furchtbaren Sturm entfesselt worden, verschlungen. Im Volkspark zu Berlin trägt das Denkmal die Inschrift: „Ihren geliebten Kindern die trauernden Eltern.“ Welch ein tiefer Schmerz spricht aus den Worten!

Wir zurück zu unserem Gegenstande. Das Element eignete sich nicht für das Bildungswesen der Kauffahrer, so gross auch die Verdienste der alten Seeofficiere um die Hebung des Handelsunterrichts sein mochten. Das Handelsministerium sah sich vielmehr veranlasst, im Jahre 1861 der Handelsmarine den früheren Kapitän der Navigationsschule Albrecht zum Navigationslehrer zu ernennen. Die Verdienste dieses überaus tüchtigen Fachmannes um die Hebung des Handelsunterrichts sind hinlänglich bekannt. Es ist bekannt, dass sein Lehrbuch hie und da Gegner gefunden hat, — welches Buch hätte es nicht! — und ihm auch die wärmste Anerkennung von Seiten der Handelskammer zu Theil geworden. Er ist entschädigt, und der Geist des alten Lehrbuchs ist noch belebend und befruchtend auf

die ihm nachfolgende Lehrer-Generation eingewirkt. Namentlich hat das Buch in seiner jetzigen Gestalt einen warmen Verehrer in dem österreichischen Corvetten-Kapitän Roth gefunden. Dieser bekannte Nautiker nennt in seinem neuesten Buch: „Die terrestrische Navigation“ das Lehrbuch von Albrecht und Vierow mehrfach ein ganz ausgezeichnetes Werk. Die Neubearbeitung rührt von dem Navigationslehrer Holz, nunmehrigen Direktor in Danzig, her.

Wenn wir uns nun fragen, welche Bedenken sind es besonders, welche gegen die Auffassung sprechen, dass der Marine-Officier die geeignete Persönlichkeit für das Amt eines Navigationslehrers sei, so tritt uns zunächst schon der Grundunterschied der beiden Stellungen entgegen. Es kann keinen Augenblick ein Zweifel darüber obwalten, dass der Seeofficier ganz andere Berufsideale hat, als der Navigationslehrer, und dass der erstere diese Ideale, die von der Jugend, von den frühesten Kadettenjahren an, ein Theil seines Denkens und Fühlens geworden sind, nicht leichter Hand wie einen unnützen Ballast über Bord werfen kann. Der Navigationslehrer ist zufrieden und betrachtet es als seine Lebenserfüllung, wenn es ihm vergönnt ist, bis an das Ende seiner Laufbahn tüchtige Nautiker für die vaterländische Handelsfahrt heranzubilden; aber der junge Mann, der den Degen und den Officiersrock seines Kaisers trägt, hat sein Auge auf andere, wir möchten sagen, auf höhere und ruhmreichere Dinge gerichtet. Für ihn ist die Bahn zu den höchsten Ehrenstellen frei. Und gewiss ist keiner unter denen, sofern noch Jugend und Kraft ihre Seele schwellen, die zum ersten Mal eine selbständige Wache auf Sr. Majestät Schiffen gehen, welche in ihren höchsten Träumen sich nicht an der Spitze eines Geschwaders sehen, den Feind zermalmen und ruhmbedeckt, von dem Dank ihres Kaisers und ihres Vaterlandes überschüttet, die geliebte Heimath erreichen.

(Schluss folgt.)

## Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1896.

(Schluss).

**Streik der Hafenarbeiter.** So herrschte überall in dem sich kräftig entwickelnden Geschäftsleben Hamburgs eine rege Thätigkeit, als im November der Streik der Schauerleute eine Stockung herbeiführte. Schon im August gelangten von den englischen Rhedern und anderweitig Mittheilungen hierher, dass die Führer der Sailors' and Firemen's und der Dockers' Union — bekannt durch den erbitterten Streik, den sie im Anfange dieses Jahrzehnts dadurch hervorgerufen hatten, dass ihre Mitglieder sich weigerten, mit Nicht-Unionisten zusammen zu arbeiten — die Häfen des Continents besuchen wollten, um eine internationale Hafenarbeiter-Vereinigung zu dem Zwecke zu gründen, den Arbeitgebern in allen Häfen gleichzeitig ihre

Forderungen zu stellen und deren Annahme durch einen internationalen Streik zu erzwingen. Zwar wurden die englischen Führer fast in allen Häfen, und so auch hier, ausgewiesen, doch wurden die Agitationen, für den Plan überall lebhaft betrieben, und es wurden wiederholt, sogar bestimmte Tage genannt, an denen die Forderungen gestellt werden sollten, was jedoch nicht geschah. Auch unter den hiesigen, bisher ruhigen Hafenarbeitern traten allmählich die Wirkungen der Agitationen hervor. Nachdem im September und October die Kohlen-, die Getreideschauerleute, und einige kleinere Arbeiter-Kategorien plötzlich gestellte Forderungen auf Lohnerhöhung bewilligt erhalten hatten, traten im November die übrigen Schauerleute mit sehr weitgehenden Forderungen hervor. Obgleich die Löhne der Schauerleute, wie durch die inzwischen veröffentlichten Lohnlisten nachgewiesen ist, schon sehr hoch für ungelernte Arbeiter waren, und die Rheder und Stauerbaase daher jede Erhöhung derselben für sachlich unbegründet und in Rücksicht auf die Löhne der übrigen Hafenarbeiter für nicht unbedenklich hielten, erklärten sie sich in dem Wunsche, den Frieden aufrecht zu halten, zur Erhöhung des Tagelohnes um 30  $\delta$ , des Ueberstundenlohnes um 10  $\delta$  bereit. Die Schauerleute wiesen aber dieses Entgegenkommen zurück und legten am 23. November die Arbeit nieder, worauf die Arbeitgeber ihr Zugeständniss zurücknahmen. Dem Streik der Schauerleute schlossen sich in rascher Folge fast alle übrigen Hafenarbeiter an, theils nachdem sie ihren Arbeitgebern mit ganz kurzen Erklärungsfristen unannehmbare Forderungen gestellt hatten, theils ohne überhaupt irgendwelche Forderungen zu stellen. Für jeden, der mit unseren unter socialdemokratischer Herrschaft stehenden Arbeitern und mit ihrer Denk- und Handlungsweise vertraut ist, war es bereits nach wenigen Tagen klar, dass man es nicht mit einer gewöhnlichen Streikbewegung zur Erlangung besserer Arbeitsbedingungen zu thun hatte. Selbst die sonst ruhigsten und besonnensten Arbeiter waren für jedes Zureden, für jede Verhandlung unzugänglich. Die Bewegung war der Ausfluss eines an Uebermuth streifenden Gefühls der Uebermacht über ihre Arbeitgeber. Unter diesen Umständen konnten die Arbeitgeber auf eine Anregung zu schiedsamtlicher Beilegung des ihnen aufgedrungenen Kampfes, auch abgesehen von der ungleichmässigen Zusammensetzung des vorgeschlagenen Schiedsamts, nicht eingehen, zumal da bekannt geworden war, dass die Arbeiterführer gerathen hatten, jetzt bei geringstem Entgegenkommen der Arbeitgeber den Streik aufzugeben, um ihn bei gelegenerer Zeit von Neuem zu beginnen. Die Arbeiter beantworteten die Ablehnung des Schiedsamtes, seitens der Arbeitgeber durch die Proklamirung des Generalstreiks, doch diese Maassregel blieb ziemlich wirkungslos. Den Arbeitgebern gelang es, durch Heranziehung fremder Arbeiter den Betrieb im Hafen mit anfangs freilich grossen, sich aber von Tag zu Tag verringernden Schwierigkeiten aufrecht zu halten. Nachdem der Streik drei Wochen gedauert hatte, suchten die Arbeiter in einer sehr friedlich gehaltenen Erklärung die Vermittelung des Senats nach. Dieser erklärte sich bereit, nachdem die Arbeiter, soweit es unter den veränderten Verhältnissen noch ausführbar, die Arbeit wieder aufgenommen haben würden, eine eingehende Prüfung der Lohnverhältnisse und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter vorzunehmen, um eine Beseitigung sich etwa ergebender Missstände in gemeinsamen Verhandlungen mit beiden Parteien in die Wege zu leiten. In fünf grossen Arbeiterversammlungen wurde am 19. December mit 7265 gegen 3671 Stimmen die Einstellung des Streiks abgelehnt, obwohl in der acht Tage vorher gefassten Resolution ausdrücklich erklärt war, dass es sich für die Arbeiter in diesem Kampfe nicht um eine Machfrage, sondern nur um die Verbesserung ihrer Arbeitsverhältnisse handele, und obwohl sie die Ueberzeugung haben konnten, dass bei den unter Leitung des Senats geführten Verhandlungen etwaige berechnete Forderungen Berücksichtigung finden

würden. Um so bedauerlicher war es, dass die Arbeiter sich nicht entschliessen konnten, den Streik noch vor dem Weihnachtssfe zu beendigen.

Der Streik hat den Arbeitgebern, dem Handel, den Arbeitern und weiten Klassen namentlich der unbemittelten Bevölkerung Hamburgs schweren Schaden zugefügt; seine Nachwirkungen werden sich noch lange fühlbar machen. So bedauerlich diese Verluste insbesondere der Arbeiter und der kleinen Gewerbetreibenden sind, so hat doch die von der gesammten Kaufmannschaft gestützte feste, entschlossene Haltung des Arbeitgeberverbandes den Nutzen gehabt, dass sie den Arbeitern die ernstliche Frage nahelegt, ob diejenigen, die sie zu diesem Streik und zum Ausharren in demselben veranlasst haben, wirklich ihre uneigennütigen Freunde sind, und ob es nicht besser sei, mit ihren Arbeitgebern ein auf gerechter Würdigung der beiderseitigen Interessen und auf gegenseitigem Vertrauen und Wohlwollen gegründetes friedliches Verhältniss anzubahnen. Sie würden dafür sicherlich bei den Arbeitgebern nicht allein ein freundiges Entgegenkommen finden, sondern dem ersten Bestreben, welches bereits unter den Arbeitgebern in dieser Richtung besteht, nur ihrerseits entgegenkommen, wie ja auch die Arbeitgeber bereit sind, etwaige Missstände betreffs der Arbeitsverhältnisse im Hafen nach Beendigung des Streiks eingehend zu prüfen und auf ihre Abstellung hinzuwirken. Sollte diese Hoffnung sich erfüllen, sollte dieser grosse Streik dazu beitragen, ein freundlicheres Verhältniss zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern anzubahnen, so würden die schweren Opfer nicht vergeblich gebracht sein, sondern Hamburg und dem ganzen Vaterlande zu dauerndem Nutzen gereichen.

### Aus dem Bericht über die Thätigkeit der Handelskammer in Bremen im Jahre 1896.

Für die Dampfschiffsrhedereien brachte die zweite Hälfte des Jahres eine erfreuliche Belebung des Frachtgeschäfts, die namentlich in den durch grössere Getreideversciffungen hervorgerufenen höheren Getreidefrachten, sowie in den höheren Heimfrachten von Nordamerika hervortrat. Ausgehend konnten bei starkem Güterangebot auch nach dem Osten, insbesondere nach Indien, sowie nach Australien höhere Raten erzielt werden, während rückkommend die Frachten zum Theil gedrückt blieben.

In der europäischen Fahrt hat mit Eintritt der kälteren Jahreszeit das Geschäft bereits wieder nachgelassen, nachdem es im Herbst zu erhöhten Raten sehr lebhaft gewesen war.

Der Passagierverkehr bewegte sich in engen Grenzen. Nachdem im Laufe des Jahres das v. d. Heydt'sche Rescript, betreffend die Beförderung von Auswanderern nach Brasilien, für die drei südlichen Provinzen dieses Landes Rio Grande do Sul, Santa Catharina und Paraná ausser Anwendung gesetzt ist, ist es möglich geworden, deutsche Auswanderer wiederum nach Südbrasilien zu befördern. In Folge dessen darf auf eine neue, wenngleich nur langsame Entwicklung der seit dem Jahre 1859 unterbrochenen deutschen Colonisation in Südbrasilien gerechnet werden.

Die sehr wenig lohnenden Frachten, über welche die Segelschiffsrhederei schon im Jahre 1895 zu klagen hatte, sind im letzten Jahre noch weit tiefer gefallen. Die Heimfrachten bewegten sich, von ganz kurzen Perioden mit kleinem Aufschwung abgesehen, fast unausgesetzt in weichender Richtung und erreichten einen so niedrigen Stand, dass es selbst für grosse Schiffe mehr und mehr zur Unmöglichkeit wurde, eine auch nur die Kosten deckende Beschäftigung zu finden. Auch am Schluss des Jahres zeigt sich leider keine Aussicht auf Besserung. Nur die Ausfrachten sind während der letzten Monate im Vergleich zu den niedrigen Raten des Jahres 1895 nicht unerheblich gestiegen, doch dürften die Rheder darin kaum

alent für den Verlust an den Heimfrachten finden. Werth ist, dass gute alte preiswerthe Holzschiffe, die aus der Seeschifffahrt verschwunden, gesucht sind, lehrende Frachten in der Atlantischen Fahrt erzielen.

Die Lage des Bremischen Schiffbaues hat sich gebessert als gut bezeichnet werden. Die Actiengesellschaft hat drei Frachtdampfer und einen grösseren Dampf- geliefert und die Arbeiten an dem ihr vom Reichs- in Auftrag gegebenen Kreuzer zweiter Classe L. fördert. Der „Bremer Vulkan“ war in sämtlichen voll beschäftigt und erzielte einen durchaus befriedigen- den Erfolg. Auch der Geschäftsbericht von G. Seebeck A.-G., Maschinenfabrik und Trockendocks in Geestemünde- den, über das am 30. Juni abgeschlossene erste Ge- zeugt für die Entfaltung des Schiff- und Maschinen- der Weser. — Der Norddeutsche Lloyd hat im letzten herum drei neue Doppelschraubendampfer bei deutschen bestellt, die zum Ersatz für inzwischen verkaufte Dampfer der Brasil-Linie bestimmt sind. Ausserdem zur Zeit mehrere kleinere Dampfer, sowie einige Dampfer auf Weserwerften bauen.

Die Seeverversicherungsgeschäft war im ersten Theile recht ungünstig. Später verhef es befriedigender im Vergleich zu den letzten Jahren als günstiger werden, falls der Schluss des Jahres keine schweren mehr bringen sollte.

Die Hochseefischereigeschäft wird gegenwärtig mit Bremerhaven und Geestemünde ausfahrenden Fisch- betrieben. Die Fänge der sämtlichen Dampfer zwischen 50 und 250 Centnern pro Reise. In den Monaten erzielten bei steigenden Preisen verschiedene mit grossen Fängen gute Resultate. — Die Bremische Fischereigesellschaft hat im letzten Jahre 13 Logger Mann Besatzung auf den Heringsfang ausgesandt und diesem Jahre mit 14 Loggern fahren. Die vom „Bremer“ theils aus Eisen, theils aus Stahl erbauten Logger durchaus bewährt. Trotz des recht guten Verdienstes stösst die Heranziehung unserer heimischen zum Heringsfang noch immer auf Schwierigkeiten, so mehr zu bedauern ist, als die an der Unterweser die Bevölkerung ausgezeichnet brauchbare Seeleute hat. Der Heringsfang litt in diesem Jahre sehr Ungunst der Witterung, und das finanzielle Ergebniss germaassen beeinträchtigt.

Im Gebiete der Unfallversicherung ist ein von iligten Kreisen lange gehegter, auch von uns unter- Wunsch dadurch erfüllt worden, dass nach Beschluss des Rathes die zur Besatzung Deutscher Heringslogger Seeleute vom 1. April ab nach Maassgabe des See- versicherungsgesetzes für versicherungspflichtig erklärt sind. Hierbei werden unter Heringsloggern diejenigen Leute von mindestens 100 cbm Netto-Raumgehalt ver- unter welcher Hochseefischerei auf Heringe in der Art wird, dass die Fahrzeuge für einen mehrwöchentlichen auf See ausgerüstet sind, und die Heringe auf der Bord zubereitet, gesalzen und in Fässer verpackt werden.

Im Gebiete des Seewesens ist zunächst das am 1. in Kraft getretenen revidirten Abgabentarifs für den elm-Kanals zu gedenken. Wie erinnern, waren elen Ergebnisse des ersten Tarifs vom 4. Juni 1895 end: der Kanal wurde von grossen Schiffen unge- und in beträchtlichem Umfange lediglich im Verkehr mit den Elbhäfen benutzt. Wir hatten diesen Miss- stand auf die unrichtige Veranlagung des Tarifs zu- und empfohlen, statt des für den Verkehr mit gleichmässigen, einen nach Maassgabe der durch Verwaltung zu erzielenden Zeitersparniss für ver- Hafengruppen abgestuften Tarif einzuführen. Dieser

rechtlich einwandfreie und wirthschaftlich zweckmässige Vor- schlag war auch vom Deutschen Nautischen Verein und von der Mehrheit einer vom Reichskanzler berufenen Sachverstän- digenconferenz gutgeheissen worden. Gleichwohl ist bei der Revision des Abgabentarifs nicht befolgt worden. Der neue Tarif sucht vielmehr den fehlenden Verkehr dadurch heranzu- ziehen, dass er die Abgabensätze mit steigender Schiffsgrösse abfallen lässt. Ob dieser Weg zum Ziele führt, muss abge- wartet werden. Dagegen ist anzuerkennen, dass die Ermässi- gung des Winterzuschlags und die Anrechnung des Elbloots- geldes auf die Kanalabgabe, die der neue Tarif ausserdem einführt, Erleichterungen von Werth der Schifffahrt sind. Auch wir wünschen nichts mehr, als dass das grossartige Unter- nehmen des Kaiser-Wilhelm-Kanals auch in finanzieller Hin- sicht den berechtigten Erwartungen so bald wie möglich ent- spreche. Dies wird unserer Ansicht nach aber erst der Fall sein, wenn sich auch grosse Schiffe, sowie überhaupt der Ver- kehr zwischen der Ostsee und den unterelbischen Nordseehäfen dem Kanal zuwenden. Wir behalten uns daher vor, unseren Vorschlag wegen des abgestuften Tarifs mit Nachdruck wieder aufzunehmen, sobald sich herausstellt, dass auch der revidirte Abgabentarif verfehlt ist, was wir leider befürchten müssen. Auf Grund des Reichsgesetzes vom 27. Mai 1896 ist ja zweck- mässiger Weise die Frist, binnen welcher die Festsetzung des Tarifs für die Kanalabgabe dem Kaiser im Einvernehmen mit dem Bundesrath überlassen bleibt, bis zum 30. September 1899 erstreckt worden. Es bleibt demnach noch Zeit zu Versuchen, die hoffentlich zu einem sowohl die Interessen der Schifffahrt, wie die Finanzen des Reichs befriedigenden Ende führen werden.

Ueber die Thätigkeit des Tonnen- und Bakenamts ist Folgendes zu berichten: Auf dem Rotesandleuchthurm ist ein electrisches Feuer aufgestellt worden, welches unter normalen Verhältnissen 17 Seemeilen weit sichtbar ist.

Am 25. Februar ist zwischen Preussen, Oldenburg und Bremen der Vertrag abgeschlossen worden, nach dem in der Aussenweser auf der Strecke von der Geestemündung bis zum Leuchthurm Hoheweg durch Anwendung künstlicher Mittel eine neue Fahrbahn nach einem von den beteiligten Re- gierungen im Einvernehmen mit der Kaiserlichen Marinever- waltung vereinbarten Plane hergestellt werden soll. Der Plan schliesst sich dem Projekte von 1891 an, das mit einer Kosten- aufwendung von 3 Millionen Mark ausgeführt wird, und er- fordert eine weitere Aufwendung von 5 Millionen Mark. Die Kosten werden aus der zufolge Staatsvertrages zwischen Preussen, Oldenburg und Bremen vom 6. März 1876 zur Hebung gelangenden Schifffahrtabgabe gedeckt, die für Dampfer auf 14  $\phi$  per Kubikmeter Raumgehalt festgesetzt ist.

Durch die bis jetzt in der Aussenweser vorgenommenen Correctionsarbeiten hat sich die Fahrrinne im Dwarsgat an der Seite der schwarzen Tonnen soweit vertieft, dass die geringste Tiefe an dieser Seite nunmehr 7,5 m zur Niedrigwasserzeit beträgt.

Die Arbeiten an der endgültigen Befenerung der Weser- strecke von der Mündung der Geeste bis Vegesack sind bereits soweit gefördert worden, dass die Befenerung voraussichtlich am 1. Oktober d. J. fertig gestellt sein wird.

Die für die Befenerung der Weserstrecke von Vegesack bis Bremen vorgesehenen 5 Fettgasleuchtbaken wurden dem Verkehr übergeben.

### Aus dem vorläufigen Bericht der Handelskammer zu Kiel.

Allgemeines. Das Jahr 1896 brachte für Handel und Industrie des hiesigen Bezirks noch keine Besserung in dem Umfange, wie erhofft wurde. In nicht unbedeutenden Ge-



schäftszweigen ist ein ungünstiges Ergebniss zu verzeichnen, auch hat der Verkehr im Hafen nicht die Höhe des Vorjahres behauptet, beides als Wirkung des durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal in grösserem Maasse hergestellten direkten Verkehrs zwischen den Ostsee- und Nordseehäfen ohne Berührung von Kiel, wofür ein Ersatz durch neue Unternehmungen hier noch nicht geschaffen worden ist. Dagegen kann festgestellt werden, dass in verschiedenen für unsere Stadt ebenfalls wichtigen Theilen von Handel und Gewerbe eine regere und vortheilhaftere Thätigkeit ausgeübt worden ist, als in den vorhergehenden Jahren.

**Schifffahrt.** Mit dem 1. September d. J. ist für die Benutzung des Kaiser-Wilhelm-Kanals ein neuer Tarif zur Einführung gelangt, welcher in seinen Hauptsätzen namentlich für grössere Schiffe Ermässigungen enthält und den Zuschlag für die Wintermonate von 25 auf 10% ermässigt.

Von der Intendantur des IX. Armeekorps sind wir um eine Aeusserung über die Gestaltung des Verkehrs zwischen den Handelsplätzen der Nord- und Ostsee nach Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals ersucht worden. In unserer Antwort haben wir uns dahin ausgesprochen, dass der Kaiser-Wilhelm-Kanal sich seit seiner Eröffnung für die Schifffahrt nützlich erwiesen hat, wenn auch der Verkehr bisher noch nicht den erwarteten Umfang erreichte. In den meisten Fällen konnte bei Benutzung des Kanals ein entsprechender Nutzen bei dem mit der Eröffnung desselben eingeführten Tarif nicht berechnet werden, so dass von dem ganzen Kanalverkehr derjenige zwischen den Elbhäfen und den Ostseehäfen im ersten Jahre bei weitem stärker gewesen ist, als der Verkehr der übrigen sämtlichen Nordseehäfen mit den Ostseehäfen. Für die Rhedereien hat im ersten Jahre ein genügender Anreiz, ihre Schiffe durch den Kanal gehen zu lassen, nicht vorgelegen. Die Schiffsführer aber, welche sich erst an die neue Route gewöhnen müssen, behalten ohne äussere Einwirkung nicht ungern den Weg um Skagen bei, umso mehr, als Alles geschieht, um diese weniger gefährvoll zu machen. Trotz dieser den Kanalverkehr hemmenden Verhältnisse hat sich erwiesen, dass derselbe sich weiter günstig gestalten kann. Der direkte Verkehr zwischen den deutschen Nord- und Ostseehäfen hat eine stärkere Erweiterung erfahren, als in den Vorjahren, wofür allerdings abgeschlossene Zahlen nicht vorliegen, die sich aber in allgemeinen Erscheinungen bemerkbar macht. Einige direkte Dampferlinien sind neu eingerichtet, andere, welche bereits bestanden, sind durch die Verkürzung der Fahrtdauer und durch die präzisere Innehaltung der Ankunfts- und Abgangszeiten vervollkommen worden. Weiter hat der Verkehr der kleinen Küstenschiffe zwischen den Häfen der Nord- und Ostsee eine bedeutende Ausdehnung erfahren und endlich hat sich gerade zwischen den im Bereich des IX. Armeekorps belegenen Häfen der Nord- und Ostsee insofern ein neuer Verkehr angebahnt, als, namentlich von den Elbhäfen aus, Leichterfahrzeuge nach den schleswig-holsteinischen und neuerdings auch nach den mecklenburgischen Plätzen hussirt werden. Gerade dieser Verkehr dürfte in Zukunft durch die Einstellung für den Seegang geeigneter derartiger Fahrzeuge eine Erweiterung erfahren.

Wenn sich demnach bereits eine Erleichterung im Verkehr zwischen den deutschen Häfen bemerkbar gemacht hat, welche besonders in der schnellen Lieferung von Waaren ihren Ausdruck findet, so ist anzunehmen, dass sich der Kanal in Zukunft immer mehr von Nutzen erweisen wird. Der mit dem 1. September d. J. in Kraft getretene neue Tarif, welcher vielfach nicht unwesentlich niedrigere Sätze als der erste Tarif aufwies, hat sich schon dadurch nützlich gezeigt, dass nach jener Zeit ein grösserer Verkehr zu verzeichnen ist. Dazu kommt allerdings, dass die seit einiger Zeit höheren Frachten eine Benutzung des Kanals begünstigen, um durch schnelle Fahrten möglichst viel Schiffsraum disponibel zu erhalten. Es

zeigt sich hierdurch, dass der Kanal stärker gebraucht wird, wenn er grösseren Nutzen bietet.

Von verschiedenen Seiten wird darüber geklagt, dass die Einrichtungen am Hafen nicht dem Verkehr genügen. Es wird als nothwendig bezeichnet, dass für den durch Leichter zwischen hier und Hamburg stattfindenden Stückgüterverkehr Schuppen zum Lagern der Waaren hergestellt und dass die Ladestellen für Stückgutdampfer besonders, und nicht zwischen die der Kohlendampfer gelegt werden.

Für eine Gleichstellung der Gesellschaften mit beschränkter Haftung mit den Aktien-Gesellschaften in Bezug auf das Recht zur Führung der deutschen Flagge haben wir uns in einer Eingabe an den Herrn Regierungs-Präsidenten ausgesprochen.

Im Deutschen Nautischen Verein ist die Frage aufgeworfen, welche Folgen rechtlicher Art an die Feststellung der Farbenblindheit der Seeleute zu knüpfen seien. Die Handelskammer hat über diese Angelegenheit berathen und empfiehlt, dass eine Bestimmung erlassen werde, dass Leute, bei denen vor dem Eintritt in den Seediensdienst Farbenblindheit festgestellt wird, für den Decksdienst nicht angenommen werden sollten, dass ferner die Ermittlungen auf Farbenblindheit auch nach dem Eintritt in den Seediensdienst in bestimmten Intervallen erneuert werden müssten, jedoch mit der Maassgabe, dass Leute, bei denen dann Farbenblindheit konstatiert wird, nicht vom Seediensdienst überhaupt ausgeschlossen werden, sondern dass diese nur nicht am Ausguck benutzt werden dürften.

Herr Kapitän Schück-Hamburg, welcher zur Vervollständigung der Karten über die Missweisung der Kompassse auf der Unterelbe zahlreiche magnetische Beobachtungen angestellt hat, erbot sich der Handelskammer, solche Arbeiten auch für die Kieler Förde zu übernehmen. Die Handelskammer sowie grössere Rhedereien und Schiffbauanstalten übernahmen die Kosten für diese Arbeiten, um dadurch Veranlassung zu geben, dass seitens der Behörden eine Fortsetzung der Beobachtungen in den angrenzenden Gewässern vorgenommen wird.

Für die Schiffbauanstalten, von welchen sich ausser der Kaiserlichen Werft zwei grosse Privatwerften, die „Germaniawerft“ und die „Howaldtswerke“, sowie einige kleinere Werften im hiesigen Bezirk befinden, hat das verflossene Jahr im Allgemeinen einen besseren Verlauf genommen als das vorige. Die grossen Werften waren stärker beschäftigt, wie ja der Schiffbau überhaupt mehr in Anspruch genommen wurde. Wegen der Belebung des Schiffbaues und der Erhöhung der Rohmaterialienpreise sind die Preise für Schiffe hier wie in anderen Ländern in die Höhe gegangen. — Die „Germaniawerft“, der Actien-Gesellschaft „Germania“ gehörig, hat mit der Firma Friedr. Krupp in Essen einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem letztere den Betrieb übernimmt und den Actionären eine Zinsgarantie bietet. Eine Erweiterung des Betriebes wird vorgenommen, besonders auch durch die Verlegung der bisher in Tegel befindlichen Maschinenwerkstatt hieher. Die Zahl der Arbeiter betrug am Anfang des Jahres ca. 600, am Schluss ca. 1000. Der Mangel an gelernten Schiffbauern wird beklagt. Es wird der Wunsch ausgesprochen, dass die Umständlichkeit bezüglich der Ausführung der Alters-, Invaliditäts- und Unfallversicherung verringert werden möge.

Die kleineren Schiffbauanstalten waren während des Baues des Kaiser-Wilhelm-Kanals zum grossen Theil mit Arbeiten beschäftigt, welche mit diesem zusammenhingen. Die Beendigung dieses Baues musste naturgemäss nachtheilig auf jene Betriebe einwirken; so haben dieselben denn auch im Allgemeinen ein ungünstiges Jahresergebniss zu verzeichnen.

Die Docks der Kieler Dock-Gesellschaft wurden infolge eines Abschlusses während einer längeren Zeit fortlaufend beschäftigt und sind dadurch in der Lage gewesen, günstige Resultate zu erzielen.

# Deutscher Nautischer Verein.

## Viertes Rundschreiben.

Kiel, den 5. Januar 1897.

### I. Vereinstag.

Den nächsten Vereinstag beabsichtige ich gemäss § 10 des Statuts auf Montag, den 22. Februar und Dienstag, den 23. Februar d. J. einzuberufen. Nach den bisherigen Anschlüssen sind für die Beratungen folgende Gegenstände vorgesehen:

1. Farbenblindheit der Seeleute.
2. Prüfung der Schiffer und Steuerleute in den Gesetzen der Wirbelstürme.
3. Desertion der Seeleute.
4. Bau des Vorderstevens der Seeschiffe.
5. Zerstörung von Wracks in dem nördlichen atlantischen Ocean.
6. Vorschriften betreffend das Befahren von engen Gewässern.
7. Signalwesen.

Nach § 10 des Statuts müssen Anträge zur Tagesordnung spätestens vier Wochen vor Abhaltung des Vereinstages dem Vorsitzenden eingereicht werden. Falls demnach diesbezügliche Wünsche hervortreten sollten, ersuche ich, mir bis spätestens den 25. Januar Mittheilung zu machen.

### II. Signalwesen.

a. Signalstationen. Vom Seeschiffverein „Columbus“ zu Bremen, vom Nautischen Verein zu Rostock und vom Danziger Schifferverein wird mir mitgetheilt, dass bezüglich der Dienstanweisung für das Personal der Signalstationen Marienleuchte und Arcona weitere Wünsche, als die in dem dritten Rundschreiben vom 5. December v. J. angegebenen, nicht zu äussern sind. Der letztgenannte Verein erklärt es für nothwendig, dass auf Rixhöft eine ebensolche Station wie auf den anderen beiden Leuchthürnen errichtet wird.

b. Signalsystem. Ueber das von nur den Mitgliedern vorgelegte Signalsystem des niederländischen Fregatten-Kapitäns A. D. Herrn Vreede äussert sich der Nautische Verein zu Rostock folgendermassen:

„Das Vreede'sche Signalsystem erscheint an sich einfach und hat den Vortheil der allgemeinen Anwendbarkeit. Ueber die Zweckmässigkeit der allgemeinen Einführung desselben auf der Handelsflotte kann jedoch erst dann ein einigermaassen zutreffendes Urtheil abgegeben werden, wenn es nach allen Richtungen hin gehörig praktisch erprobt ist. Dabei wäre zunächst zu untersuchen, ob in allen Fällen die Unterscheidung der einzelnen Signale leicht und sicher erfolgen kann und ob die Mannschaft schnell zu einer sicheren Handhabung desselben gelangt. Die Ausdehnung des Systems auf Nacht- und Schallsignale erscheint diesseits weniger einfach. — Das Signal Z erfordert 9 Lichtblitze bezw. Töne — und erregt am meisten Schrecken, da auf diesem Gebiete am ersten zu besorgen ist, dass die Praxis wesentliche Komplikationen herbeiführt und zahlreiche Irrthümer mehr oder weniger leicht entstehen können. Der auf die Nacht- und Schallsignale bezügliche Theil des Systems dürfte daher eine besonders eingehende Erprobung nothwendig machen.“

Der Danziger Nautische Verein erklärt, dass das System des Herrn Vreede über Signalwesen zwar sehr praktisch ist, dass jedoch in der Handelsmarine selten Fälle eintreten, in denen es zu verwerthen.

Der Seeschiffverein „Columbus“ zu Bremen nimmt diesem Signalsystem eine ablehnende Haltung ein, weil dasselbe etwas umständlich ist und nach der Meinung des Vereins keine Vereinfachung bezw. grössere Verbesserung enthält und in den meisten Fällen der jetzt gebräuchliche und gut eingeführte internationale Signalcode vorläufig genügt.

### III. Bau der Vordersteven bei Seedampfern.

Ueber diese Angelegenheit äussert sich der Danziger Nautische Verein: „Der Nutzen des senkrechten Vorderstevens auf unsern Seedampfern, welcher weder Gallion noch Bugspriet trägt, tritt bei dem regen Schiffsverkehr auf den engen Revieren, in den Docks und auch wohl bei heftig seitwärts einlaufendem Seegange sehr vorthellhaft in die Erscheinung, wirkt aber bei Kollisionen auf hoher See geradezu verderbenbringend, indem das angeraute Schiff in der Regel in der Wasserlinie getroffen, so schnell zum Sinken gebracht wird, dass weder Zeit zum Aussetzen der Rettungsboote, noch zu Nothsignalen für etwa in der Nähe befindende Schiffe übrig bleibt. Da ist auch an dem schroffen Bug des übersegelnden Schiffes durchaus keine Handhabe, die es vereinzelt Unglücklichen noch gestatten möchte, sich durch Ueberklettern zu retten, und Passagiere sowohl als Schiffsbesatzung müssen ihren jähen Tod in den Wellen finden. Aus diesem Grunde, und in der Voraussetzung „internationaler“ Vereinbarung spricht sich der Verein für die Wiedereinführung der nach vorn überhängenden Steven aus, weil damit das angeraute Schiff zuerst hoch über Wasser getroffen wird, und ehe das verursachte Loch bis zur Wasseroberfläche hinab sich vergrössert, der Stoss schon bedeutend abgeschwächt ist und das Sinken des angerauten Schiffes oftmals vermieden wird.“

### IV. Prüfung der Schiffer und Seesteuerleute in den Gesetzen der Wirbelstürme.

Zu diesem Gegenstand und der Begründung des Kieler Nautischen Vereins bemerken der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft in Hamburg und der Nautische Verein zu Timmel, dass durch § 16 der Bekanntmachung vom 6. August 1887 die § 1—13 der Bekanntmachung vom 25. Sept. 1869 aufgehoben seien, wobei es vom Verein zu Timmel bedauert wird, dass der alte § 13 nicht bestehen geblieben, weil jetzt thatsächlich viele Schiffe nur mit zweien zum Seesteuermann geprüften Steuerleuten fahren sollen.

### V. Farbenblindheit der Seeleute.

Der Danziger Nautische Verein hat zu diesem Beratungsgegenstand die folgende Resolution gefasst:

„Die öfter zu wiederholende ärztliche Untersuchung auf Farbenblindheit derjenigen Seeleute vorgerückten Alters, welche sich im Besitze der Befähigung zum Seeschiffer resp. Steuermann der deutschen Handelsmarine befinden, wird von unserm Verein befürwortet, weil das Sehvermögen, hauptsächlich des älteren Seemanns, bei den oftmals harten Unbilden der Witterung, denen sein Körper während der Winterreisen ununterbrochen ausgesetzt ist, leicht bis zur Untauglichkeit für seinen schweren Beruf geschädigt und seine Befähigung zum Seeschiffer resp. Steuermann dadurch in Frage gestellt werden kann.“

Der Nautische Verein in Rostock ist mit der im dritten Rundschreiben mitgetheilten Ansicht des Kieler Nautischen Vereins einverstanden.

### VI. Bestimmungen

über das Befahren enger Gewässer.

Der Vorstand des Danziger Nautischen Vereins äussert sich zu dieser Frage wie folgt: „Für das Befahren von engen Gewässern, Revieren und Hafenanlagen allgemeine Bestimmungen zu treffen, ist nicht zu empfehlen, weil die Eigenthümlichkeiten eines jeden Reviers besondere Maassnahmen erheischen, welche in den Vorschriften für die betreffenden Lootsen, bezw. in den Hafenverordnungen niedergelegt sind. Es wäre sehr erwünscht die Hafenverordnungen den Schiffsführern mehr wie bisher bekannt zu machen.“

Hierzu bemerke ich, dass es sich zunächst, wie auch der obengenannte Verein bemerkt, nur um die Sammlung der in den einzelnen Revieren der deutschen Gewässer geltenden Bestimmungen handeln kann. Zu diesem Zweck ersuche ich, mir

demgemäss zur weiteren Bekanntmachung, die in den verschiedenen Hafengebieten geltenden Vorschriften zu übermitteln.

#### VII. Zerstörung von treibenden Wracks im nordatlantischen Ocean.

Wiederholt ist auf die Thatsache hingewiesen, dass im nordatlantischen Ocean treibende Wracks die Schifffahrt gefährden. Die Zahl dieser Wracks wird als eine beträchtliche bezeichnet. Meistens sollen es amerikanische, mit Holz beladene Segler sein, die an der Küste der Vereinigten Staaten von der Mannschaft verlassen wurden, und dann mit dem Golfstrom in den Atlantik hinausgetrieben sind. In der Presse werden einzelne Beispiele von Unfällen durch derartige Wracks mitgeteilt. In England ist bereits verschiedentlich über ein Vorgehen zur Beseitigung der dadurch entstandenen Schifffahrtsgefahren verhandelt. So wurde 1894 eine Sachverständigen-Kommission eingesetzt, doch hat diese eine internationale Vereinbarung nicht empfehlen können. Im Jahre 1896 wurde eine Bill erlassen, durch welche den Schiffsführern zur Pflicht gemacht wurde, über das Vorhandensein sowie die Lage solcher Schifffahrtshindernisse Mitteilung zu machen, welche in der Shipping Gazette veröffentlicht werden. Es heisst, dass neuerdings im britischen Parlament der Antrag gestellt werden soll, der das Eingreifen der Regierung zur Beseitigung dieser Schifffahrtsgefahren fordert. Es wird ferner in Anregung gebracht, dass, wenn keine Kriegsschiffe zur Zerstörung der treibenden Wracks etc. verfügbar sind, den Führern von Handelsschiffen Prämien auszusetzen, desgleichen auch den beteiligten Bootsmannschaften, sowie ferner, dass jedes Schiff zur Beseitigung dieser Schifffahrtshindernisse eine genügende Anzahl von Dynamitpatronen an Bord führen sollten. — Dieser Gegenstand dürfte wichtig genug sein, auch die deutschen nautischen Kreise zu beschäftigen, ich beabsichtige deshalb eine Verhandlung über denselben auf dem nächsten Vereinstage herbeizuführen.

Der Vorsitzende  
des Deutschen Nautischen Vereins.  
Sartori.

Zu dem Artikel: „Noch einmal die Fixirung hoher und höchster Breiten“ bemerke ich kurz, dass der Verfasser mich falsch verstanden hat, wenn er glaubt, ich habe mit Hilfe der Differenzial-Gleichung zeigen wollen, wie die durch Nebenmeridianhöhe gefundene Breite gänzlich unzuverlässig sei. Dies hat mir selbstverständlich durchaus fern gelegen, vielmehr habe ich durch die gemachten Ableitungen nur gezeigt, wie die Höhenänderung auf hohen Breiten, selbst unter den günstigsten Umständen, (wenn das Gestirn im ersten Vertikal steht) so sehr gering ist, dass sie mit dem Octanten gar nicht mehr messbar und mit dem Sextanten es nur noch unter den denkbar günstigsten Umständen ist, — wenn die Kimm als eine scharf begrenzte Kurve erscheint. Wenn der Verfasser sich die Photographie „Aufgethürmtes Eis in der Nähe der Fram“ in 2. Lieferung „In Nacht und Eis“ von Fridtjof Nansen ansehen will, so wird er sich überzeugen, dass auf hohen Breiten schon aus diesem Grunde von einer genauen Breitenbestimmung, wie sie für wissenschaftliche Zwecke notwendig erscheint, nicht mehr in vollem Masse die Rede sein kann. Dazu kommt noch die dort herrschende grimmige Kälte, 40° C. und mehr, die ein Beobachten mit entblüsster Hand so gut wie unmöglich macht und mit Hilfe von Pelzhandschuhen wohl schwerlich ausführbar ist. Endlich bemerke ich noch, dass man, „da man keine rechte Zeit mehr hat“, und, füge ich hinzu, wegen der geringen Höhenänderung, „man mit kürzeren oder längeren Unterbrechungen so lange beobachten müsse, (Hier liegt der Gedanke nahe: bis man zu einem Eisklumpen vollständig erstarrt ist.) bis man ein Fallen des Gestirns wahrnimmt, um sicher zu sein, auch die höchste Höhe gefunden zu haben.“ Viel Phantasie gehört nicht dazu, um zu erkennen, dass die Verhältnisse auf

hohen Breiten doch wesentlich anders liegen, als der Verfasser uns glauben machen will. Zum Schluss bemerke ich noch, dass auf der Breite von Leer, 53° 14', wenn das Gestirn im ersten Vertikal steht, die Höhenänderung in 1 Zeitminute 9 Bogenminuten beträgt, und bei einem Az. von 15° sie noch 2' 18" ausmacht. Auf Nansens Breite, wie ich in meinem ersten Artikel gezeigt, beträgt dagegen, wenn das Gestirn im ersten Vertikal steht, die Höhenänderung nur 0' 59", mit dem Octanten also noch kaum wahrnehmbar, bis 15° Az. ist die Höhenänderung gar nur 0' 15", also selbst mit dem Sextanten, bei nur einigermaassen unsicherer Kimm, nicht mehr mit Sicherheit zu erkennen. Wer an Bord auf mittleren Breiten, beispielsweise in der Nordsee, Meridianhöhen der Sonne beobachtet hat, ungeachtet die Höhenänderung bei 15° Az. noch ca. 2' beträgt, wird in der gemessenen Meridianhöhe noch immer eine Unsicherheit von 1 bis 2' gefunden haben. Wenn so etwas aber unter günstigen Umständen möglich ist, welche Meinung soll man dann hegen, was unter den denkbar ungünstigsten Umständen möglich ist? Nansens grosse Verdienste um die Polarforschung bleiben selbstverständlich unangetastet.

W. Döring.

### Vermischtes.

**Die Thätigkeit der Schiffsjungen - Meldestelle des Vereins der Rheder des Unterwesergebiets in Bremen.** Bureau-Haus Schütting. Im Jahre 1896 wurden angemeldet 167 Jungen. Von 1895 wurden noch angemeldet 16. Zusammen 183. Davon wurden angemustert auf Segelschiffen 75; auf Dampfern grosser Fahrt 62; auf Dampfern kleiner Fahrt 7. Zusammen 144. Wieder abgemeldet, resp. nach Einberufung nicht erschienen waren 33; verblieben auf der Liste für 1897 6. Von Letztere 6 sind in diesem Jahre bereits 2 angestellt.

Ueber den neuen, auf der Werft von Blohm & Voss erbauten Doppelschraubendampfer „Barbarossa“ des Norddeutschen Lloyd schreibt die W.-Z.: Die Dimensionen des Schiffes sind: Länge 525', Breite 60', Tiefe 35', der Rauminhalt beträgt 10 600 Reg.-Tons, das Displacement ca. 20 000 Tons. Die Einrichtung und Ausstattung des Schiffes ist annähernd dieselbe wie bei dem Dampfer „Friedrich der Grosse“. Auch dieser Dampfer besitzt zwei übereinander befindliche, an den Seiten offene Promenadendecks, in deren Decksaufbauten die Passagierzimmer liegen. Das obere Promenadendeck ist für die Passagiere erster, das untere für Passagiere zweiter Classe bestimmt. Die Passagierzimmer sind für vier, zwei und eine Person eingerichtet. Der Salon, das Damenzimmer und Rauchzimmer zeichnen sich durch eine äusserst geschmackvolle Einrichtungen aus, und werden namentlich die überaus hübschen Wandbilder: Städteansichten und Scenen aus der deutschen Geschichte zur Zeit Barbarossa's darstellend, überall grossen Beifall finden und nicht wenig dazu beitragen, das Interesse für deutsches Land und deutsche Geschichte auch im Auslande in weiteren Kreisen wachzurufen. Hervorgehoben zu werden verdienen noch die besonders grossen Badeeinrichtungen, die umfangreichen, aus 16 hydraulischen Krähnen bestehenden Lös- und Ladevorrichtungen und vor Allem die aussergewöhnlichen Sicherheitseinrichtungen des Schiffes.

**Schiffsmanifeste nach Spanien.** Durch eine spanische Finanz-Ministerial-Verordnung vom 9. December 1896 ist bestimmt worden, dass das Verzeichniss derjenigen Waaren, welche nach Artikel 62 der spanischen Zollordnung in den Schiffsmanifesten stets specialisirt anzugeben sind (Taback, Colonialfrüchte, Gespinnste, Gewebe, Posamentirwaaren, Garne, Petroleum-Brauntwein, Alkohole, geistige Getränke), auf künstliche Farben, pharmaceutische Produkte, Alkaloide, Parfümerien, Fächer, Spielzeug, Regen- und Sonnenschirme sowie Hüte



aller Art auszudehnen ist, und dass die in Artikel 306 Ziffer 1 der Zollordnung für Zuwiderhandlungen gegen die Vorschrift des Art. 64 enthaltene Straffestsetzung (5 bis 100 Peseten für jedes Kollo) künftig auch auf Zuwiderhandlungen gegen vorstehende Bestimmung in Anwendung zu kommen hat.

Die **bremische Seefahrtsschule** wurde im Jahre 1896 von 63 Schülern besucht. Unter diesen waren auf der

	Bremer	Olden- burger	Preussen	Andere Deutsche	Aus- länder	Im Ganzen
Steuermannsschule	15	1	18	8	2	44
Schifferschule	13	1	5	2	0	21
Zusammen	28	2	23	10	2	65

**Fritjof Nansen**, der berühmte Polarforscher stammt aus einer schleswig-holsteinischen Familie. Der älteste Stamm von dem wir etwas wissen, war der Bürger und Kaufmann Ewert Nansen in Flensburg gestorben den 22. Dec. 1613. Ein Sohn von ihm, Hans Nansen, der Aeltere wurde russischer Dolmetscher bei dem König von Dänemark und ging im Jahre 1820 als Abgesandter des Königs nach Peking zum Kaiser von Russland, wurde dann Präses der isländischen Handelsgesellschaft und machte viele Reisen. Sein Sohn Hans Nansen, der Jüngere, wurde im Jahre 1688 Assessor im höchsten Gericht und Präsident der Residenzstadt Kopenhagen. Von ihm stammt der jetzt so berühmt gewordene Norweger ab.

## Kleine Mittheilungen.

Ueber die Ausrüstung der Kauffahrtschiffe mit Hilfsmitteln zur Krankenpflege fand, wie die „Pharm. Ztg.“ meldet, im Reichsgesundheitsamt eine Berathung statt. Der aus Schiffsfahrts-Interessenten, Medicinalbeamten und Aerzten bestehende Kommission gehörten Herr Medicinal-Assessor Dr. Schacht-Berlin und Herr Apotheker Ulex-Hamburg als pharmaceutische Mitglieder an.

Die Hamburger Finanzdeputation will den Bau eines neuen Lootsodampfers für die Elbe im Submissionsweg vergeben. Es scheint demnach, dass sich der Dampferdienst für das Lootsenwesen bewährt hat.

Der Deutsche Fischereiverein geht mit der Absicht um, dem preussischen Landwirthschaftsminister eine Eingabe zu unterbreiten, in welcher eine umfassende Aenderung des Fischereigesetzes vorgeschlagen wird. Der Sonderausschuss für Seefischerei hält gegenwärtig darüber Berathungen ab. Sobald diese beendet sind, sollen die Beschlüsse den innerhalb des Geltungsbereichs des preussischen Fischereigesetzes arbeitenden angeschlossenen Vereinen zur Begutachtung übermittelt werden; nach Eingang dieser Gutachten soll dann eine Schlussberathung stattfinden und das gesammte Material dem Minister für Landwirthschaft übermittelt werden.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

In der Versammlung vom 11. Januar in welcher Herr Schumacher anfangs den Vorsitz führte, wurde auf einen Antrag des Vorsitzenden der langjährige zweite Vorsitzende Herr Dr. Antoine-Feil zum Ehrenpräses des Vereins ernannt, worauf Kapt. L. Meyer, Oberinspektor der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt, zum zweiten Vorsitzenden gewählt wurde und den Vorsitz übernahm. Für die durch diese Wahl freigewordene Stelle eines Beisitzenden wurde Inspektor Theile gewählt. Da der zweite Punkt der Tagesordnung verlagert werden musste, wurde zum dritten Punkt, dem Kassenbericht, ge-

schritten, welcher von dem Kassirer, Kapt. Messtorff abgestattet wurde. Zu Revisoren wurden Kapt. Barrelet und Herr Hechelmann gewählt. Es erfolgte hierauf die Verlesung eines vom 5. Januar datirten vierten Rundschreibens des Vorsitzenden des deutschen Nautischen Gesamt-Vereins, Geh. Commerzienrath Konsul Sartori in Kiel, aus dem sich ergab, dass der diesjährige Vereinstag am 22. und 23. Februar wie gewöhnlich in Berlin abgehalten werden wird. Da die ersten vier Punkte bereits in dem Verein berathen worden sind, konnte man gleich die Zerstörung der treibenden Wracks im nordatlantischen Ocean in Berathung ziehen. Der Vorsitzende hob die Wichtigkeit dieser Frage hervor, betonte aber auch die grossen Schwierigkeiten, welche der Ausführung entgegen stehen würden. Zwar sei von England ein Gesetz erlassen, welches den englischen Schiffskapitänen die Pflicht auferlege, gesichene Wracks etc. bei der Ankunft im nächsten Hafen zu melden, indess sei damit noch nicht viel geschehen. Kriegsschiffe auszusenden, würde auch nicht viel nützen, da die Auffindung der Wracks auf hoher See, wo sie beständig ihren Ort wechselten, sehr schwer sein würde. Von anderer Seite wurde bemerkt, dass es auch noch fraglich sei, ob ein verlassen angebrochenes Schiff, wenn man es nicht bergen könne, so ohne Weiteres zerstört werden dürfe; gesetzlich wenigstens sei dies noch nicht festgestellt. Nächste T.-O.: 1. Delegirtenwahl. 2. Regelung der Ersatzansprüche bei Kollisionen im Falle beiderseitigen Verschuldens.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am Donnerstag, den 7. Januar abgehaltene General-Versammlung, welche sehr zahlreich besucht war, wurde vom Vorsitzenden geleitet, welcher zunächst den Mitgliedern und dem Vereine im neuen Jahre recht viel Glück wünschte und auf die Erfolge hinwies, die der Verein in verflossenen Jahren aufzuweisen hatte. Hierauf wurden 3 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen und sodann eine Menge von eingegangenen Zuschriften verlesen, unter denen besonders zu bemerken waren ein Schreiben vom Bureau des Reichstags, in welchem mitgetheilt wird, dass die Petition der Vereine deutscher Seesteuerleute vom December 1895 betreffend Abänderung des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes dem Herrn Reichskanzler zur Erwägung im Sinne der in der 25. Sitzung des Reichstags vom 28. Januar 1896 beschlossenen Resolution überwiesen sei; ein Schreiben der Deputation für Handel und Schifffahrt betr. Seeunfallversicherung; drei Schreiben vom Verein der Seesteuerleute an der Weser und eines seines Vorsitzenden Herrn Navigationslehrers Prahm; die Austrittserklärungen von drei Herren u. A. m. Der Vorsitzende erstattete sodann Bericht über den Kassenabschluss des Jahres 1896, aus welchem hervorging, dass der Verein einen Baarüberschuss von rund M 4200 verzeichnen konnte, dass somit das Vereinsvermögen, die Ausstände an Beiträgen und Darlehen nicht eingerechnet, etwa M 6800 betrage. Nachdem sodann einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe an Stelle in See gegangener Mitglieder vorgenommen worden waren, wurden von der Generalversammlung folgende Beschlüsse gefasst: eine Hilfskraft für das Bureau zur Unterstützung des Vorsitzenden endgültig anzustellen, die Versammlungen des Vereins, wie solches auch in der Geschäftsordnung vorgesehen, präzise 8 Uhr zu eröffnen; die einmaligen Zahlungen zum Effekten-Versicherungsfonds in Höhe von M 5 für fällig zu erklären; einen Herrn aus der Mitgliederliste zu streichen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 13. Januar 1897.

Seit unserem letzten Frachtenbericht ist das Salpetergeschäft lebhafter geworden, wodurch die Raten sich etwas befestigen

konnten. Hoffentlich wird diese kleine Aufbesserung etwas anhalten. San Francisco ist noch immer leblos, ebenso wie River Plate und Heinfraachten von den Reishäfen und Australien. Ausfrachten halten sich noch immer fest. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Glenalvon“ Chilen. Salpeterplätze/U. K. Cont. 17,6  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{3}$  direkt.  
 Connossemente nicht vor dem 1. April zu zeichnen.  
 „Centurion“ Chilen. Salpeterplätze/U. K. Cont. 17,6  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{3}$  direkt.  
 Connossemente nicht vor dem 1. April zu zeichnen.  
 „Scottish Glens“ Chilen. Salpeterplätze/U. K. Cont. 16,9  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{3}$  direkt, Februar/März.  
 „Emin Pascha“ Puget Sound/Westküste Südamerikas, Pisagua range 30 —  $\frac{1}{2}$  2 6 direkt, lumber.  
 „Gudrun“ Chilen. Salpeterplätze/U. K. Cont. 17,6  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{3}$  direkt, März-Beladung.  
 „Trade Winds“ Calcutta Dundee, Jute 20/—.  
 „Pohona“ Cardiff/Monteideo 16/9, Kohlen.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edyo & Co.

New-York, den 31. December 1896.

Das Geschäft der letzten Woche war ziemlich lebhaft und erheblich besser, als wir es in vielen früheren Jahren zu dieser Zeit gewohnt gewesen sind. Eine wichtige Veränderung in den Raten ist nach keiner Richtung hin zu melden, auch war die Nachfrage nicht besonders lebhaft, doch finden die angebotenen Dampfer zu früheren Sätzen prompt Nehmer. In der Nähe befindliche Dampfer sind nicht mehr knapp und Getreideräume für Januar bedingt wenig oder um garnichts höhere Raten als für Beladung in späteren Monaten, nämlich 3sh 1 $\frac{1}{2}$ d—3sh 3d nach Cork f. o., 2sh 9d—2sh 10d direkt, je nach Grösse und Löschhäfen. Auf dem Segelschiffsmarkte schliesst das Jahr ruhig, aber fest, während für spätere Monate gute Offerten nicht leicht erhältlich sind. Da die meisten der nach hier

unterwegs befindlichen Schiffe aber befrachtet sind, so dürfte sich das Geschäft im neuen Jahr wieder beleben und ein lebhafterer Markt höhere Raten herbeiführen.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	3d.	15 a17/6	12,6	12,6
London, Dpfr.	3d.	17,6	10/	12,6
Glasgow, Dpfr.	4d.	25/	10/	15 a17/6
Bristol	4d. Jan.	22,6	15/	17/6
Hull	3 $\frac{1}{2}$ d.	25/	15/	17/6
Leith	4 $\frac{1}{2}$ d.	25/	17,6	20/
Newcastle	3 $\frac{1}{2}$ d.	25/	20/	17/6
Hamburg	60 d	1 $\frac{1}{2}$ 15 d	22 cents.	50 mk.
Rotterdam	9e.	27 $\frac{1}{2}$ cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	9e.	27 $\frac{1}{2}$ cts.	20 cts.	12a16c
Copenhagen	4/3 Jan.	27,6	22,6	25/
Bordeaux	3,4 $\frac{1}{2}$	37 $\frac{1}{2}$ cents.	27 $\frac{1}{2}$ c.	\$ 8.
Antwerpen	25 a2 $\frac{1}{2}$ d.	25/	20/	20/
Bremen	40 d März	28c.	22 c.	12c.
Marseille	3/.	22,6a25/	20/	22,6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 15-128d. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen 5-32d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dampfer	3/3	3/3	3/3	....
Raff. Petrol. per Segel	....	....	2,6a3	.... 21 $\frac{1}{2}$ c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel.	17c.	19 $\frac{1}{2}$ a20c.	15c.	19 $\frac{1}{2}$ c.

## Boecker & Comp. in Schalke i. W.

fabriziren und empfehlen:

**Drahtseile für Bergwerke,  
Schiffstauwerk, Signallitzen und  
Litzen für Umzäunung.**

Eisenbahn-, □- u. ▢-Grubenschienennägeln, Drahtstifte, Krampen etc.

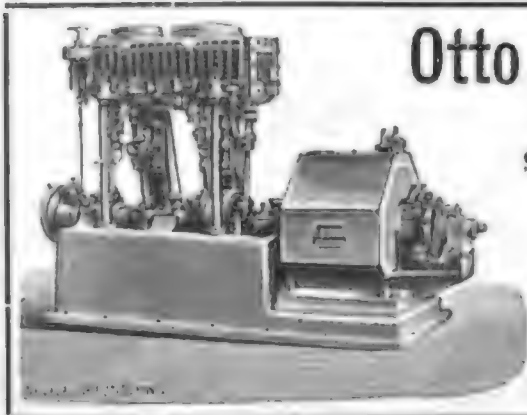
Verkupferte, verzinkte und blanke Drähte  
in allen Qualitäten.

## Hansacomposition

Anerkannt beste Schiffsbodenfarbe.

Farbenfabrik „Hansa“, Kiel.

Vertreter: M. Jebesen, Hamburg.



**Otto Berner & Co.**

HAMBURG

Steinhöft No. 3.

**Elektrische  
Schiffsbeleuchtung  
und  
Straßübertragung.**

## Mackens & Edelmann

Segelmacher

Steinhöft Pl. 12, Speicher 1, 3. Boden

**HAMBURG.**

Telephon: Amt II, No. 6208.

**Handlung und Vermietung von  
Flaggen,**

Anfertigung von Segeln, Markisen,  
Persennungen und Flaggen.

Specialität: **Heck- u. Stevensender  
für Schleppdampfer.**

Fabrik und Lager von Schwimmwesten,  
gefüllt mit Kork und Rennthierhaaren.

## Hafen-Apotheke

Allopath. u. homöopath. Officin — English  
dispensary — Pharmacie française.

Fernsprecher I, 4554,

**Hamburg, Neust. Neuerweg 18/19**

Hermann Hasse.

Haus-, Reise-, u. **Schiffs-Apotheken** in  
allen Grössen und Ausführungen. Auffüllen  
derselben schnell und zu sehr mässigen  
Preisen.

Haupt-Niederlage von:  
in- und ausländischen Specialitäten;  
Albert's Remedy for Rheumatism and  
Gout; Sauter's electro-  
homöopathischen Sternmitteln.

Verbandstoffe, chirurg. Artikel etc. etc.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Alle Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 4.

Hamburg, den 23. Januar

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Der Seeofficier als Navigationslehrer (Schluss). — Zur Aufhebung der Steuermanns-Klasse in Emden. — Gerichtsentscheidungen. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der Hafendarbeiterausstand in Hamburg, dem man in weiteren, nicht direkt betheiligten Kreisen kaum mehr grosse Beachtung geschenkt hat, ist in den letzten Tagen wieder etwas mehr in den Vordergrund des öffentlichen Interesses gerückt. Die Arbeitgeber haben ein Schreiben an den Senat gerichtet, in dem sie sich bemühten, ihre bisher ganz allgemein gehaltenen Versprechen näher zu substantiiren, um den Verdacht der Arbeiter zu zerstreuen, dass man es mit der früher in Aussicht gestellten Enquête nicht ehrlich meine. Es heisst in dem Schreiben u. A.:

„Die Arbeitgeber können vor beendigtem Ausstande den erhobenen Forderungen nicht nachgeben, ohne sich fortgesetzten unerträglichen Benachtheiligungen in ihrem Erwerbsleben auszusetzen, am wenigsten jetzt, wo sie nicht mehr zu besorgen haben, zum Nachgeben gezwungen zu werden. Der Arbeitgeber-Verband ist jedoch von dem Wunsche beseelt, den Beweis zu liefern, dass er es mit der Abstellung etwa vorhandener Missstände ehrlich meint, und den Ausständigen den Schritt zu erleichtern, zu der Arbeit zurückzukehren, welche ihnen um so mehr verschlossen sein wird, je länger sie die Rückkehr hinausschieben. Dem Verbande sind zwar erhebliche Missstände, soweit solche nicht in der allgemeinen Mangelhaftigkeit menschlicher Einrichtungen liegen, nicht bekannt. Er wird sich

jedoch gern darauf aufmerksam machen lassen und gestattet sich deshalb, bei hohem Senate zu beantragen, unabhängig von der geplanten Untersuchung, einen Hafeninspektor anzustellen, dessen Aufgabe es sein wird, nach Art der Fabrikinspektoren die Arbeitsverhältnisse auf allen Gebieten des Hafenverkehrs zu überwachen und Besserungen herbeizuführen, wo solche angebracht sind. Es steht zu hoffen, dass damit eine den Arbeitern erwünschte und dem socialen Frieden nützliche dauernde Institution geschaffen werden wird.“

Die Arbeiter andererseits haben sich an die Arbeitgeber in einem Schreiben gewandt, in dem sie sich bereit erklärten, in Verhandlungen einzutreten, und zwar sollte jede Arbeiterkategorie einen Vertreter stellen, der speciell nur mit einem Arbeitgeber seiner Branche zu verhandeln hätte. Seitens der Unternehmer ist hierauf der Bescheid geworden, dass man sich zwar von Verhandlungen auf anderen Grundlagen als die s. Z. vom Senate vorgeschlagenen keinen Erfolg verspreche, indessen gewillt sei, eine Arbeiterdeputation zu empfangen. Am Sonnabend, den 16. Jan. Nachmittags haben dann Verhandlungen zwischen den beiden Parteien stattgefunden. Ein greifbares Resultat scheinen dieselben nicht ergeben zu haben, und die Situation scheint nach wie vor unverändert. In den Arbeitervereinen betheuert man, dass man zum Frieden geneigt sei, und versichert im nämlichen Athemzug, dass man diesen Frieden nur unter der Bedingung der Gewährung aller ursprünglich gestellten Forderungen acceptiren



könne. Die Forderung, die heute in erster Linie gestellt wird, ist selbstverständlich die der Entlassung aller sogenannter Strikebrecher und Wiedereinstellung der alten Leute, soweit Dies angängig. Dass die Arbeitgeber sich darauf nicht einlassen können, liegt auf der Hand. Sie erklärten in der oben erwähnten Versammlung:

„Die Entlassung der neuen Arbeiter, die in der schweren Zeit trotz aller Anfeindungen zu ihnen gestanden hätten, würde eine Ehrlosigkeit der Arbeitgeber sein. Keiner der Arbeitervertreter würde in ähnlicher Lage das thun. Gingen die Arbeitgeber darauf ein, so würden die Arbeiter sie mit Recht verachten. Das mangelnde Vertrauen zu den Arbeitgebern und namentlich zum Senat sei unbegründet. Frühere Verhandlungen der Ewerführer unter Leitung der Handelskammer hätten zu günstigen Ergebnissen für die Arbeiter geführt, und die Handelskammer stehe doch den Arbeitgebern noch näher als der Senat. In diesem Falle hätten die Arbeitgeber ihren ehrlichen Willen noch durch den bedingungslos gestellten Antrag auf Einsetzung eines Hafeninspektors — eine alte Forderung der Arbeiter — bethätigt. Die Arbeitgeber verlangten nicht die bedingungslose Wiederaufnahme der Arbeit, sondern die Aufnahme unter der Bedingung, dass die behaupteten Missstände hinsichtlich der Lohn- und sonstigen Fragen unter unparteiischer Leitung geprüft und, soweit angänglich, abgestellt würden. Da die Arbeiter erklärt hätten, dass sie nur wegen dieser Fragen in den Streik eingetreten seien, so sei ihren Wünschen soweit entsprochen worden, als es bei Lage der thatsächlichen Verhältnisse möglich sei. Sie dürften nicht vergessen, dass wenn sie meinten, nicht so behandelt zu sein, wie sie es fordern könnten, die Arbeitgeber nach der Art der Entstehung und Führung des Strikes mindestens eben so viele Ursache zu solchen Klagen hätten; ferner, dass die Hauptschwierigkeiten überwunden seien, dass der Hafen im Ganzen wieder sein gewöhnliches Aussehen zeige, dass die neuen Arbeiter mehr und mehr dazu übergingen, sich hier niederzulassen, den früheren Arbeitern daher von Tag zu Tag weitere Stellen verschlossen würden.“

In den Handelsbeziehungen zwischen Frankreich und Brasilien hat sich seit einer Reihe von Jahren ein stetiger Rückgang bemerkbar gemacht. Diese offenkundige Thatsache hat den französischen Minister des Aeusseren, Hanotaux, veranlasst, vor etwa anderthalb Jahren einen Experten, einen gewissen Herrn Wiener, nach Brasilien zu entsenden, mit dem Auftrage, die Gründe dieser für die französische Industrie so beunruhigenden Erscheinung zu erforschen und wenn möglich Mittel und Wege zur Hebung des Uebelstandes zu finden. Herr Wiener hat sich länger als ein Jahr in Brasilien

aufgehalten, das Land nach allen Richtungen hin durchquert und ist überall mit den Handelskreisen in Verbindung getreten, um die ihm gestellte Aufgabe in der gründlichsten Weise zu lösen. In erster Linie scheint es der Mangel einer französischen Bank in Brasilien gewesen zu sein, der die Handelstransactionen zwischen den beiden Ländern behinderte, ein Mangel, der inzwischen durch die Gründung eines solchen Instituts mit einem Kapital von 10 Mill. Fres. beseitigt ist. In zweiter Linie ist es das Fehlen ausreichender Schiffsverbindungen unter französischer Flagge. Die Dampfer der Messageries Maritimes, Chargeurs Réunis und Transports Maritimes laufen nur die Häfen von Pernambuco, Rio, Bahia und Santos an, wo ihnen überdem noch eine scharfe Concurrenz der britischen, deutschen, italienischen und österreichischen Linien entgegentritt. Nördlich von Pernambuco und südlich von Santos hat kein Hafen direkte Verbindung mit Frankreich durch französische Schiffe. Eine weitere Ursache des Rückganges des französischen Handels liegt in dem Umstande, dass die französischen Häuser es unterlassen, Reisende nach Brasilien zu schicken, um Aufträge zu sammeln. In Frankreich kann man sich an den Wandel der Dinge noch nicht gewöhnen. Früher kamen die Brasilianer mit vollen Taschen nach Paris, um dort ihre Einkäufe zu machen. Heute reisen sie zwar noch immer dorthin, dank der bequemen Verbindung der subventionirten Messageries Maritimes, aber nur zum Vergnügen, denn die Ordres haben die emsigen deutschen und britischen Reisenden ihnen bereits abgefangen, während die Herren noch im Bureau sassen. Herr Wiener, der die Verhältnisse an Ort und Stelle studirt hat und die vorstehend erwähnten Beobachtungen gemacht, hat unlängst in einem vor der Handelskammer zu Havre gehaltenen Vortrag die Sache eingehend erläutert. Die von ihm entwickelte Idee der Gründung einer staatlich subventionirten Dampferlinie nach Pará und dem Amazonenstrom fand erklärlicherweise den vollen Beifall seiner Zuhörer. Es ist ja auch nicht zu leugnen, dass Frankreich seinen umfangreichen Handel mit Brasilien nächst der günstigen Lage viel der regelmässigen Dampferverbindung mittelst der subventionirten Messageries verdankt. Die aufgewandten Kosten für die Subvention haben sich sicher dem Lande bezahlt gemacht.

Die Hamburg-Amerika-Linie beabsichtigt eine Erhöhung ihres Stammkapitals um 15 Millionen  $\mathcal{M}$ , sodass hinfort das ganze Aktienkapital 45 Mill.  $\mathcal{M}$  betragen würde, während die Prioritätsschulden sich nur auf etwa 13 $\frac{3}{4}$  Mill.  $\mathcal{M}$  belaufen. Die Kapitalsvergrößerung wird im Hinblick auf eine weitere Umgestaltung des Schiffsparkes vorgenommen. Die kleinen Dampfer sollen ausrangirt und auch in der

westindischen Fahrt grosse Schiffe eingestellt werden. Ueber die Geschäftsergebnisse des verflossenen Jahres äussert sich eine der „Börsenhalle“ zugegangene Mittheilung wie folgt: Das verflossene Geschäftsjahr liefert für die Behauptung, dass bei dem niedrigen Durchschnittsniveau der Frachtraten nur grosse Aufnahmefähigkeit der Dampfer einen rentablen Betrieb sichert, einen deutlichen Beweis. Trotzdem noch immer einer der wichtigsten Geschäftszweige im Rhedereibetriebe zwischen Europa und den Ver. Staaten, nämlich die Auswanderung, stockte, und trotz des Ausstandes der Hafenarbeiter, der mit erheblichen Nachtheilen für die Gesellschaft verknüpft war, dürfte sich der im letzten Jahre erzielte Reingewinn, soweit er sich jetzt schon schätzen lässt, nach Abzug der für Amortisation und Zinsen der Prioritätsanleihe aufgewandten Beträge auf ca. 8 1/2 Mill.  $\mathcal{M}$  beziffern. Die Verwaltung beabsichtigt aber, trotz dieses befriedigenden Ergebnisses eine höhere Dividende als 8% nicht in Vorschlag zu bringen, denn sie sieht sich veranlasst, den Betrag von ca. 6 Mill.  $\mathcal{M}$  zur weiteren Consolidirung der Gesellschaft und in Rücksicht auf die schnelle Entwerthung des alten Schiffsmaterials für Abschreibungen von dem Werthe der Schiffe etc. zu verwenden.

Eine in erster Linie für Lootsen, sodann aber auch für Rheder und Schiffsführer interessante Gerichtsentscheidung veröffentlichen wir nach der H. G. Z. an anderer Stelle unseres Blattes. Es wird in dem Erkenntniss des Ober-Landesgerichts den Lootsen zur Pflicht gemacht, sich stets über alle Vorkommnisse betreffs des Fahrwassers zu orientiren. Die blosse Beachtung der amtlichen Veröffentlichungen genüge keineswegs. Erkundigungen an zuständiger Stelle, Recognoscirungsfahrten (! D. R.) müssten zur Ergänzung der Kenntnissnahme von Fahrwasserveränderungen, Vertreibung von Tonnen etc. von den Lootsen unternommen werden. Vom Rechtsstandpunkte mag Das richtig sein, in der Praxis aber dürfte es mit den Recognoscirungsfahrten einige Schwierigkeiten haben. Jedenfalls werden die Lootsen von dieser Zumuthung nicht erbaut sein. Immerhin thun sie gut, nach Kräften sich über Vorkommnisse, die das Fahrwasser berühren, zu orientiren. Im vorliegenden Falle ist freilich die Haftung des Lootsen für den Schaden nicht in Frage gekommen, die Sachlage kann aber auch eine andere sein und unter Umständen statt des Rheders der Lootse für den angerichteten Schaden haftbar gemacht werden, oder der erstere kann sich wieder an den Lootsen halten.

Im Reichstag ist anlässlich der Etatsberathung auch das neue Strassenrecht auf See, soweit es sich auf das Wegerecht der Fischdampfer bezieht, zur

Sprache gebracht worden. Wenn die diesbezüglichen Wiedergaben der Tagesblätter korrekt sind, so scheint man zwar die Hoffnung aufgeben zu müssen, noch in letzter Stunde eine Abänderung der neuen Verordnung erreichen zu können. Von Werth ist es indessen immerhin, dass die deutsche Regierung die Berechtigung einer Ausnahme zu Gunsten der Fischdampfer von der allgemeinen Ausweichpflicht anerkannt hat. Es soll, anscheinend auf Anregung der deutschen Regierung, auch in Aussicht genommen sein, eine neue Konferenz zu berufen, in der das Wegerecht der Fischdampfer nochmals zur Erörterung gebracht werden wird.

Im vorigen Jahre wurde, wie erinnerlich, in Twente „Das Twent'sche Kohlen-Syndikat“ gegründet, mit der Bestimmung, durch gemeinschaftliche Ankäufe von englischen Kohlen und verwandten Artikeln mit der Utrecht'schen Kohlenvereinigung, die das Rheinisch-Westfälische Kohlen-Syndikat vertritt, in Wettbewerb zu treten. Wie nun die „Deutsche Wochenztg. in den Niederlanden“ mittheilt, hat der Ausschuss des Twent'schen Syndikats, dem 54 Mitglieder, zumeist Fabrikanten, beigetreten waren, seit 1. Decbr. v. J. seine Thätigkeit eingestellt und den Mitgliedern freigestellt, Kohlen zu kaufen, wo sie wollten. Der Handel mit deutschen Kohlen nach Twente ist demzufolge sehr lebhaft geworden.

Der englische Kapitän Wynd, der, wie wir s. Z. berichtet, vom Landgericht in Flensburg unter Ablehnung des Antrags auf Ladung eines weiteren Zeugen am 18. September 1896 zu 6 Wochen Gefängniss verurtheilt worden ist, hat gegen dieses Urtheil Revision eingelegt. Das Reichsgericht hat die Sache zur nochmaligen Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückgewiesen.

Der Cuxhavener Hafen ist im Laufe der vorigen Woche zum ersten Male von einem Schnelldampfer der Hamburg-Amerika-Linie benutzt worden. Der Dampfer „Fürst Bismarck“ legte in dem Hafen an, ehe er seine Reise nach New-York antrat. Anlässlich der erstmaligen Einkehr in den Hafen hatte der Dampfer über die Toppen geflaggt.

Der Verkehr im Manchester Schiffskanal zeigte im Monat December einen recht bemerkenswerthen Aufschwung, da diese Wasserstrasse 181 144 Tons passirten gegen 129 979 Tons im December 1895, die Einnahmen betrugen im December 1896 = 17 714 £, 1895 = 12 453 £. Für das ganze Jahr 1896 haben den in Redo stehenden Kanal 467 362 Tons mehr benutzt als im Vorjahre, die 43 079 £ Mehreinnahme lieferten.

Nansens „Fram“ wird, wie nach seiner tatsächlichen Bewährung nicht anders zu erwarten, vorbildlich für den Bau von Schiffen zur Eisfahrt. Wie man der „Täglichen Rundschau“ aus Christiania schreibt, unterhandelt eine englische Missionsgesellschaft zur Zeit mit dem Erbauer des „Fram“, Colin Archer, wegen Lieferung von zwei Schiffen nach der Bauart des „Fram“. Sie sollen für Missionszwecke den Lenastrom befahren. Nur der Kostenpunkt verzögert den Vertragsabschluss noch.

## Der Seeofficier als Navigationslehrer.

(Schluss.)

Jüngere Officiere für den Dienst des Navigationslehrers zu gewinnen, dürfte an sich schon ganz unmöglich sein. Sie müssten ja ohne Weiteres mit ihrer ganzen Vergangenheit und Zukunft brechen. Wie wir ganz kürzlich noch in der Marine-Rundschau lasen, hat es nicht einmal glücken wollen, für das Lehrfach in der Marine-Akademie zu Kiel Seeofficiere stufenweise heranzubilden.

Nun neigt allerdings der Corvetten-Kapitän Roth unter Voranstellung des richtigen Satzes, dass Navigationslehrer nicht auf der Schulbank reifen, sondern eine langjährige Seererfahrung im praktischen Navigationsdienst haben müssen, der Ansicht zu, dass sich Marine-Officiere sehr wohl zu diesem Beruf eignen möchten. Aber unter seinen Kameraden wird er wohl wenig Anhänger finden; er selbst hat ganz erhebliche Zweifel, dass sich sein Vorschlag verwirklichen lassen könne. Er meint, die besondere Eignung des Seeofficiers läge, ausser in seinem Bildungsgange, auch in seiner Gewohnheit, überall Zucht und Ordnung und strenge Autorität aufrecht zu erhalten. Dem ist zu entgegnen, dass Zucht und Ordnung in jedem geordneten Schulwesen aufrecht erhalten wird. Unbotmässige Elemente, wenn sie je vorkommen sollten, könnten ja leicht ausgeschlossen werden. Im Militärstande ist die Aufrechterhaltung strenger und nothwendiger Disciplin durchzuführen, dafür sorgen die scharfen Militärgesetze. Sobald diese aber fortfallen, hält es auch für den Officier schwer, unbotmässige Elemente im Zaum zu halten. Wie neuere bedauerliche Vorgänge lehren, kann es in dieser Hinsicht soweit kommen, dass Werftarbeiter sich kaum getrauen dürfen, ihre tremonarchische Gesinnung öffentlich zu bekunden.

Da jüngere Officiere für den Beruf überhaupt nicht in Frage kämen, so müssten es schon ältere Herren sein, die vielleicht durch körperliche Leiden oder durch andere unglückliche Umstände irgendwie Schiffbruch in ihrem eigentlichen Beruf erlitten hätten. Aber diesen dürfte es durch die lange Gewöhnung in anderen Lebens- und Wirkungs-

kreisen noch viel schwerer sein, sich in zum Theil recht fremdartige Verhältnisse hineinzuleben.

In der That sind die Verhältnisse und Einrichtungen der Kauffahrtei- und der Kriegsmarine recht sehr verschiedener Art; sie sind so verschieden, dass der Kundige auf dem einen Gebiet durchaus nicht als Fachmann auf dem andern Gebiet gelten kann. Schon allein die eigentliche Nautik wird auf den Kriegsschiffen in ganz anderer und viel gründlicherer Weise betrieben als auf den Handelsfahrern. Auf jedem grösseren Kriegsschiff, möchte man sagen, ist ein ganzes Navigationsbureau vorhanden, bestehend aus dem Navigationsofficier und seinen Untergebenen. Ausgerüstet mit den vorzüglichsten Instrumenten und Karten jedweder Art, widmet sich dieses Personal fast ausschliesslich dem Navigationsdienst. In der englischen Marine ist der Navigationsofficier-Beruf eine besondere Laufbahn für sich; die Hauptsache ist und bleibt durchschnittlich dem Seeofficier eben die eigentliche Militär- und Seekriegswissenschaft und die Navigation wird nicht selten in diesen Kreisen als eine Art schwarzer Kunst betrachtet.\* Im Gegensatz zu den Kriegsschiffen: Mit wie einfachen und beschränkten Mitteln hat durchweg in dieser Beziehung der Kauffahrer zu arbeiten? Das kann nur Derjenige recht verstehen und würdigen, der selbst in diesem Beruf aufgewachsen ist.

Der Unterschied springt auch in die Augen, wenn man die Art und den Umfang der Bemannung sich vergegenwärtigt. Auf der einen Seite eine — wenn von dem Standpunkt der Handhabung des Schiffs betrachtet — übergrosse Zahl tüchtiger und wohldisciplinirter Leute, die jedes Manöver auf einen Wink mit Leichtigkeit ausführen kann, fähig, in der Stunde der höchsten Gefahr und des Todes mit beispielloser Todesverachtung seinem Kriegsherrn noch ein Hurrah zu bringen, wie wir kürzlich bei dem unglücklichen „Itis“ gesehen haben — auf der anderen Seite eine knapp bemessene Bemannung, zusammengewürfelt aus aller Herren Länder, mancher darunter mehr Handwerker als Matrose, mehr krank und verbummelt als kräftig und willig. Auf den riesig grossen Segelschiffen unserer Zeit mit solchen Leuten die Segelmanöver bei schwerem Wetter ausführen, das ist eine Leistung, die den Respekt herausfordert. Es gehört Erfahrung in diesen Dingen dazu, um den jungen Navigatoren hierin Winke, Unterweisung und Lehren zu geben.

Das Kriegsschiff dient der Wehrhaftigkeit; der Güterbeförderung, der Beförderung von Personen und der Post dient der Handelsfahrer, er dient lediglich dem Erwerb. Und dieses Erwerbsleben in der eigenartigen und reichen Gestaltung, welches es im Seeverkehr angenommen hat, ist dem Marine-

\*) Marine-Rundschau 1896 pag. 77



Officier doch ein fremdes Gebiet. Die Beziehungen und das Verhältniss des Kapitäns zu seinem Rheder, zu den Ladungsinteressenten, den Assekuradeuren, zu den Hafenbehörden u. s. w., sowie der Stauerbetrieb, das Laden und Löschen der Güter kurz dieses reichgegliederte und wichtige Bethätigungsgebiet des Schiffsführers, welches ausserhalb seiner Thätigkeit als Navigateur liegt, ist dem Kriegsschiffsofficier doch ein recht unbekanntes Fahrwasser. Aber zu den Aufgaben der Bildungsanstalten für Seeleute gehört es auch, die angehenden Schiffsofficiere und Kapitäne in diesen Fächern zu unterweisen.

Es könnte gesagt werden, aber verstehen denn die rein akademisch gebildeten Navigationslehrer etwas von den Dingen, die in der Hauptsache dem Gebiete der seemännischen Erfahrung angehören? Darauf würde die Gegenfrage lauten, sind denn diese Kräfte die richtigen für die Besetzung der Lehrstellen an ausgesprochenen Fachschulen? Corvetten-Kapitän Roth verneint die Frage, er sagt die Navigationslehrer reifen nicht auf den Schulbänken. Hören wir was Admiral von Bille in einer Broschüre aus dem Jahre 1833, die denselben Gegenstand behandelt, sagt: „Die Navigation gehört doch eigentlich an Bord zu Hause. Die Schulen sind nur aus Noth auf's Land gelegt und müssen da invalide werden wenn ihnen keine Lebensluft von der See zukommt. Die Stuben-Navigation wird ohne gehöriges Reagens vom Schiff meistens nur Stuben-Navigation bleiben und um so leichter an Bord in jener angreifenden Seemanns-Atmosphäre verwittern“. Und weiter verlangt er von dem Navigationslehrer, dass er ein erfahrener Seemann sein und eine klare Uebersicht über alles Gewöhnliche und Ungewöhnliche, was zur See verfällt, besitze.

In Seefahrerkreisen dürften diese Ausführungen des allgemeinen Beifalls sicher sein. Wie kann ein Seefahrer, der einer hochentwickelten Handelsmarine angehört, dem zustimmen, dass dieser selben Marine, das Armuthszeugniss ausgestellt werde, sie wäre ausser Stande, die nöthige Befähigung, Intelligenz und Neigung für den seemännischen Unterrichtsdienst zur Verfügung zu stellen? Die Handelsmarine sollte es nöthig haben, Anleihen zu machen bei dem immer bedrohlicher anwachsenden Ueberschuss des Abgangs von den Universitäten? Die Frage aufstellen, heisst sie beantworten. Mehr und mehr regt es sich auch in den seemännischen Berufsvereinen, im Sinne einer solchen Antwort Stellung zu nehmen. Die Seefahrt den Seefahrern!

Eine geradezu komisch wirkende Beimischung erhielt diese Sache, wenn von Seiten solcher Akademiker gar der Anspruch erhoben wird, sie müssten auch noch besser besoldet werden als die Berufs-  
nautiker. Da sie in den verschiedenen Zweigen der Seemannschaft wegen des Mangels an eigener

Erfahrung nicht wohl unterrichten können, also nur den mehr theoretischen Theil des Unterrichts übernehmen, so heisst das den sonderbaren Grundsatz aufstellen: Wer einen Theil leistet, muss mehr haben, als wer das Ganze leistet. Verwunderlich fürwahr! Solche Ideen verfechten, heisst doch die Dinge auf den Kopf stellen. Wenn es die akademische Bildung allein ausmacht, dann müsste der akademisch gebildete Intendanturrath und der Marine-Bauinspektor mehr Gehalt haben als der Admiral, der vielfach gar nicht die Marine-Akademie besucht und das Abiturienten-Examen abgelegt hat. Der Ingenieur mit Hochschulbildung müsste eine bedeutendere Stellung haben als der leitende Direktor eines grossen Schifffahrtsunternehmens oder einer Schiffsbauanstalt. Und um direkt auf die Seeschifffahrtsverhältnisse einzugehen, der Kommandant eines mächtigen Ozeandampfers müsste eine mehr untergeordnete Stellung einnehmen als sein akademisch gebildeter Dr. med. Schiffsarzt.

Wie wenig die nautischen Kenntnisse und Fähigkeiten eines rein theoretischen Nautikers in Zeiten der höchsten Noth von dem Vaterlande verwendet werden können, zeigt sich so recht in einem Kriegsfall. Auf der Flotte ist dann selbstredend für den nur akademisch gebildeten Navigationslehrer gar kein Platz.

Deutschland hat bei seinen Bestrebungen auf maritimem Gebiet stets das erfahrungsreiche und meerbeherrschende England vor Augen gehabt, und es ist nicht schlecht dabei gefahren. Nach und nach hat es sich selbst, dank seiner Energie, auf eigene Füsse gestellt. Gleichwohl blickt es noch gern nach dem verwandten Volksstamm hinüber mustert die Einrichtungen und die dortigen Fortschritte im Seewesen mit wohlwollendem Blick. Und wenn wir die Navigationsschulen dort betrachten, so sehen wir an der Spitze derselben fast ausschliesslich ehemalige Kapitäne und Officiere der Handelsmarine. So z. B. in London. Dort finden wir: Seamen's Institute, Direktor Kapt. Blackburne; Nautical School, Direktor Kapt. Mackenzie; Navigation School, Direktor Kapt. Rugg.

Russland würde sehr thöricht handeln, wenn es sich in Bezug auf die in Rede stehenden Bestrebungen nicht die Erfahrungen anderer Staatswesen zu Nutze machen würde. Diese Erfahrungen und eine vorurtheilslose Betrachtung der Dinge können schwerlich noch eine Ungewissheit darüber lassen, aus welchen Kreisen die Lehrkräfte für das seemännische Bildungswesen zu nehmen sind. Die Seefahrt und die Unterweisung in der Seefahrt den Seefahrern! Fort mit der aufgebauchten Gelehrsamkeit der Stuben-Navigation, die nur taube Nüsse reichen kann!

## Zur Aufhebung der Steuermannsklasse in Emden.

Die Absicht der preussischen Regierung, die Steuermannsklasse in Emden eingehen zu lassen, hat die Behörden und Korporationen dieser Stadt veranlasst, die folgende Petition an das Herrenhaus zu richten.

In dem Staatshaushalt-Voranschlage für 1897/98 ist die Aufhebung der Steuermannsklasse in Emden wegen zu geringen Besuches in Aussicht genommen. Dieselbe soll nach der Absicht des Herrn Finanz-Ministers und des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe schon am 1. April d. J. in Fortfall kommen. Die Steuermannsklasse wird augenblicklich von 6 Schülern besucht. (Daneben hat die Vorschule 16 Schüler, welche Zahl voraussichtlich auf 20 wachsen wird.) Eine grössere Frequenz würde sich eingefunden haben, wenn nicht die Absicht der Aufhebung bekannt geworden wäre. Der Kursus in der Steuermannsklasse bis zur vollständigen Ausbildung der Schüler und Ablegung des Steuermannsexamens dauert bis 1. Juli d. J. Die Ersparnisse, welche mit der Aufhebung der Steuermannsklasse bezweckt werden, belaufen sich auf M. 3463, ja wenn das Anerbieten der Stadt, von dem unten die Rede sein wird, in Betracht gezogen wird, handelt es sich um noch weniger, in der Hauptsache um die Besoldung eines Navigationslehrers. Ob die Stelle eingehen oder an einer anderen Schule neu errichtet werden soll, wissen wir nicht. Die Einziehung einer Stelle verschlechtert noch die ungünstigen Aussichten der vorhandenen zahlreichen Navigationschullehrer-Aspiranten. Die Ausbildung tüchtiger Seeleute ist eine Angelegenheit von grossem Belang für unsere maritime Entwicklung, in der unser Staat doch wohl nicht zurückgehen will. Abgesehen davon, dass der Verlust unsere Stadt treffen soll, wodurch neben sehr wichtigen allgemeinen Interessen unser Gemeinwesen schwer geschädigt wird, halten wir es für ausserordentlich bedenklich, die Kulturaufgaben des Staates nur nach finanziellen Gesichtspunkte und der Rentabilitätsfrage zu beurtheilen.

Unsere Steuermannsklasse ist die älteste im Preussischen Staate. Sie ist 1782 auf Anregung des Königlich Preussischen Gesandten am Dänischen Hofe von Bismarck von der Stadt in's Leben gerufen worden und hat seitdem eine grosse Aufgabe erfüllt. Sie hat in den 100 Jahren bis 1882 über 1300 Steuerleute ausgebildet. Die Handelsflotte der Stadt Emden ist im Anfange dieses Jahrhunderts ein Opfer der kriegerischen Ereignisse geworden, 278 Schiffe wurden ihren Kapitänen von den Franzosen und Engländern in deren Häfen weggenommen, als Preussen seine Häfen den Schiffen dieser Mächte verschloss. Trotzdem und trotz der Fremdherrschaft hat Emden seine Steuermannsschule aufrecht erhalten und rettete sie in die hannoversche Zeit hinüber. In dieser sind Konkurrenzschulen errichtet in Papenburg 1841, in Timmel (einer Landgemeinde von 500 Einwohnern) 1846, in Leer 1851 und diese wurden von der hannoverschen Regierung nicht blos zu staatlichen erhoben, sondern auch vor der Emden Schule begünstigt durch neue Gebäude und Errichtung einer Schifferklasse in Leer und Papenburg. In 1879 ist zu diesen älteren Schulen noch die Navigationschule in Geestmünde als neue hinzugetreten und vom Staate auf das Vollkommenste mit Schifferklasse organisiert und ausgerüstet worden. Für Emdens Navigationschule wurde immer nur das Nothdürftigste gethan. Die Schifferklasse, die schon die Steuermanns Aspiranten nach einer Schule zieht, da sie in der ersteren den Abschluss ihrer seemännischen Bildung erreichen, blieb Emdens Navigationschule versagt. Man musste sich dort mit einem nicht besonders geeigneten alten kleinen Gebäude begnügen. Erst später trat die von der Stadt unentgeltlich abgetretene frühere Gymnasialdirektorwohnung als Dienstwohnung des Navigationschullehrers hinzu. Obwohl diese Vernachlässigung an sich Grund genug wäre, ist die

Abnahme des Schulbesuchs unserer Steuermannsklasse doch nicht allein darauf zurückzuführen und nicht auf Emden beschränkt geblieben. Der Rückgang im Besuche der Navigationschulen war ein allgemeiner bei allen Schulen dieser Art, seitdem dem grösseren Aufschwunge der Segelschiffahrt erst der allmähige, dann der rapide Niedergang und zuletzt der vollständige Ruin der letzteren durch die Zunahme der Dampfschiffahrt und das Wachsen des Tonnengehalts der Schiffe folgte und durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes mit Behrührung vieler Küstenplätze auch der kleinen Schiffahrt grosser Abbruch geschah.

Seitdem entstand bei der Königlichen Staatsregierung der Gedanke der Aufhebung einiger der in der Zeit der Blüthe der Segelschiffahrt zu stark vermehrten Navigationschulen und Vorschulen. Vor drei Jahren wurde eine ganze Reihe von preussischen Navigationschulen auf die Aussterbeliste gesetzt: Pillau, Danzig, Grünendeich, Stralsund, Memel, Emden u. a. Alle Städte und Landgemeinden, die es treffen sollte, verwahrten sich dagegen, ihre Schule zu verlieren. Nicht am wenigsten die hiesige städtische Verwaltung, sowie die seemännische Bevölkerung und die Kaufmannschaft hiesiger Stadt; auch die Handelskammer für Ostfriesland, Papenburg und das Jadegebiet sprach sich mit ausführlicher und überzeugender Begründung gegen Aufhebung der Emden Steuermannsklasse aus. Nach unserm Dafürhalten war die Maassregel der Verminderung der Navigationschulen hinsichtlich aller dieser Schulen sehr bedenklich und in einem grossen Staate mit ausgedehnter Meeresküste und einer aufblühenden Kriegsmarine thunlichst zu vermeiden; denn dem Niedergange folgt auch wieder ein Aufschwung der Schiffahrt, wie er sich in der That seit dem Entstehen der Aufhebungs-Idee schon angebahnt hat und es wenden sich bereits jetzt zufolge des grösseren Bedarfs an geschulten Seeleuten und der Besserung des Verdienstes derselben junge Leute wieder in grösserer Anzahl der Seefahrt zu. Wo eine seemännische Bevölkerung vorhanden ist, sollte daher an die Aufhebung von Schulen überhaupt nicht gedacht werden. Emdens Hafen und Schiffsverkehr, wie alle Verhältnisse unseres Gemeinwesens haben sich in den letzten Jahren sehr wesentlich gebessert. Eine Heringsflotte von 45 seetüchtigen Schiffen mit 675 Mann Besatzung befördert die Neigung für den Seemannsberuf. Die Eröffnung des Dortmund-Ems-Häfenkanals steht im Frühjahr 1898 bevor und wird voraussichtlich unserem Hafen einen grossen Verkehr zuführen, wie er hier in diesem Jahrhundert in gleicher Weise nicht dagewesen ist.

Könnte es einen unrichtigeren Zeitpunkt geben, an die Aufhebung der Steuermannsklasse in Emden zu denken? Wie ist diese Maassregel damit zu vereinigen, dass Emden der einzige Staatshafen an der Ems, auf den schon grosse Summen verwendet worden sind und weiter verwendet werden müssen, nach der Begründung des Kanalgesetzes vom 9. Juli 1886 der Hauptumschlagshafen für den Dortmund-Ems-Häfenkanal werden soll? Der Hafen von Emden ist dazu bestimmt, einen Theil des Verkehrs von Westfalen und der Rheinprovinz, den bis jetzt Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen als Monopol gehabt haben, an sich zu ziehen. Hier sollen die grössten Seeschiffe, die die Ems tragen kann, ein- und auslaufen! Hier müssen mithin alle Hilfsmittel der Navigirung vorhanden sein, die geeigneten theoretisch gebildeten Kräfte und die Instrumente um die Deviation der Kompassse zu bestimmen und Fehler der Kompassaufstellung zu korrigiren, die Chronometre zu revidiren, die Schiffslaternen zu prüfen u. s. w. u. s. w., was nur durch eine Navigationschule geboten wird, welche mindestens eine Steuermannsklasse hat. Der Navigationslehrer der Steuermannsklasse ist der natürliche und ständige Berater der Schiffsheder, der Kapitäne der im Hafen liegenden Schiffe, der Schiffsbauereien und der Händler mit nautischen Instrumenten; in allen die Schiffahrt, den Schiffsbau und die Schiffs-

ausrüstung betreffenden Angelegenheiten, ausserdem der Emslootsdirection und des Emslootswesens, welches hier seinen Sitz hat, nicht zu vergessen des Seeamtes Emden, von welchem alle Schiffsunfälle, die vom Rhein bis zur Weser vorkommen, und die den im Bezirke des Seeamtes heimathlichen Schiffen zuzurechnen, zu untersuchen sind. Ein Seeamt hat nur am Sitze einer Navigationsschule die Möglichkeit, mit vollem Erfolge und mit allen Hilfsmitteln zu arbeiten. Die zahlreichen Befahrungen der nautischen Praxis und der nautischen Wissenschaft werden überhaupt fast ausschliesslich durch die Navigationsschule vermittelt. Dass diese jeder Zeit auf kürzestem Wege und in der bequemsten Weise und ohne grosse Kosten möglich seien, ist eine Vorbedingung für einen grossen Verkehr und für einen Hafen von Bedeutung und mit einem Berufe, wie er dem Hafen von Emden durch die Gesetzgebung zugebilligt ist. Die andern Schulen, welche ausser Emden und Memel früher noch auf die Aussterbeliste gesetzt waren, sind zwar bewahrt geblieben. Von einer derselben, von Stralsund, wurde uns bekannt, dass sich diese Stadt durch das Anerbieten, die dortigen Navigationsschulgebäude vom Staate zu kaufen und sie künftig unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, diese Gasse verschafft hätte. Wir haben nicht gesäumt dasselbe Anerbieten zu machen. Die hiesigen Gebäude haben d. Z. einen kapitalistischen Nutzungswerth von M 20 500. Nach dem in Abtheilung beigefügten Erlass des Herrn Finanzministers und Ministers für Handel und Gewerbe vom 16. December v. J. sind wir abschlägig beschieden worden mit einer Begründung, welche am Schlusse erwähnt, dass wir uns nicht auch verpflichtet hätten, die Neubaupflicht hinsichtlich der Navigationsschule zu übernehmen.

Unsere einzige Hoffnung beruht jetzt darauf, dass das hohe Herrenhaus in billiger Erwägung der grossen Schädigung, die die Aufhebung der hiesigen Steuermannsklasse für den hiesigen Staatshafen und unsere Stadt, für letztere hauptsächlich um Ehrenpunkte, aber auch in materieller Beziehung mit sich bringen würde, und mit Berücksichtigung der günstigen Lage der Staatsfinanzen der Aufhebung der hiesigen Steuermannsklasse nicht zustimmen werde. Das hohe Herrenhaus bitten wir ehrenbietigst und dringend, die Wiederherstellung der früheren Bewilligungen für die hiesige Navigationsschule mit der durch die allgemeine Aufbesserung der Gehalte der Staatsbeamten bedingten Erhöhung zu beschliessen und die königliche Staatsregierung ebenfalls zur Aufnahme der betr. Position zu bewegen.

## Gerichtsentscheidungen.

**Kann der Staat wegen Verschuldens in Anspruch genommen werden, wenn die zuständige Behörde es unterliess, eine vertriebene Tonne zu ersetzen oder deren Vertreiben öffentlich bekannt zu machen?**

Königlich Preussische Staats- Wasserbauverwaltung gegen den Norddeutschen Lloyd in Bremen. Der dem Beklagten gehörende Schnelldampfer „Trave“ hat am 30. Januar 1894, Morgens zwischen 7 und 8 Uhr, als er von Nordenham aus nach See fuhr, den südlichen Leitdamm des im Bau begriffenen Geestemünder Fischereihafens angerannt und dadurch dem Kläger einen Schaden zugefügt, der von ihm auf M 2553.54 berechnet wird. Die Lootung des Dampfers war dem Lootsen Degen aus Bremerhaven anvertraut, der sich über die augenblickliche Betonung der fraglichen Flussstrecke im Irrthum befunden hat und darum nach der Auffassung des Klägers die Schuld an dem Unfall trägt.

Das O.-L.-G. III erkannte am 25. April 1896, dass der Klägerische Anspruch dem Grunde nach berechtigt sei. — Aus den Entscheidungsgründen: Der Schaden, dessen Ersatz verlangt wird, ist durch eine irrige Führung des Lloyd dampfers „Trave“ verursacht worden. Bei dem regelmässig durch die

Bakentonne G. angedeuteten Punkte muss ein nördlicher Kurs eingeschlagen werden. Dem Lootsen, unter dessen Kommando die „Trave“ stand, war unbekannt, dass die Spierentonne H., die das Schiff vorher zu passiren hatte, vertrieben sei. Er glaubte, in der Spierentonne, durch die — wie er wusste — die ebenfalls vertriebene Bakentonne G. vorläufig ersetzt worden war, die Spierentonne H. wiederzufinden und behielt darum auch seinen Kurs noch bei. Hätte er denselben damals sachgemäss geändert, würde der Dampfer nicht auf den Leitdamm gestossen sein. Die Verhaftung wird danach lediglich aus einem passiven Verhalten des Schiffsführers abgeleitet. Dasselbe gewährt der Klage aber auch eine genügende Rechtsunterlage. Wird freilich meist ein schuldhaftes positives Handeln vorausgesetzt, um eine vermögensrechtliche Verantwortung in das Leben zu rufen, so genügt doch die blosse Unterlassung, wenn die in Anspruch genommene Person nach Gesetz, Vertrag oder ihrer sonstigen Thätigkeit zu einem aktiven Eingreifen verpflichtet gewesen sein würde. Es war aber gewiss die Aufgabe des Lootsen, rechtzeitig die nöthige Kursänderung anzuordnen. Sollte ihm daher aus seinem Verhalten ein Vorwurf gemacht werden können und sollte dem Kläger nicht etwa ein eigenes Verschulden zur Last fallen, würde der in der Klage verfolgte Anspruch als berechtigt anzuerkennen sein. Allerdings trifft das Verschulden immer den Lootsen und nicht den Schiffer. Das schliesst aber die Haftpflicht des Rheders nicht aus. Es bestand für den Kapitän der „Trave“ keine gesetzliche Zwangspflicht, einen Lootsen hinzuzuziehen und ihm die Schiffsführung anzuvertrauen. Wenn er es dennoch that, gehorchte er einem Gebot der Zweckmässigkeit und Vorsicht. Auf Grund eines allgemeinen deutschen Gewohnheitsrechts hat der Rheder aber für das Verschulden des freiwilligen Lootsen einzustehen. Auch wird man denselben zur Schiffsbesatzung zu rechnen haben. Und der Beklagte ist kraft positiver Gesetzesvorschrift, jedenfalls mit Schiff und Fracht, für allen Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung in Ausübung ihrer Dienstverrichtungen einem Dritten schuldhaft zugefügt hat. (Vergl. Kierulff, Entsch. Bd. IV No. 31; Hans. Ger.-Ztg. Hptbl. 1875 No. 164; abw. Ehrenberg, Beschränkte Haftung S. 221 ff.)

Ein Verschulden solcher Art muss hier aber anerkannt werden. Dass es möglicherweise ein leichtes ist, verschlägt nichts. Denn jede Verschuldung, die innerhalb der Grenzen der Zurechnung liegt, begründet die Ersatzpflichtigkeit. Nun hat der Lootse zwar bei der Navigirung des Schiffes die vorhandenen Seezeichen nicht ausser Augen gelassen, sondern einen Kurs eingehalten, den er steuern musste, wenn seine Beobachtungen der wahren Lage der Dinge entsprochen hätten. Nach dieser Richtung trifft ihn daher auch kein Vorwurf. Es beruht aber auf einer schuldhaften Pflichtversäumniss, dass er mit den Verhältnissen ungenügend bekannt war. Aufgabe eines Lootsen ist es in erster Linie, über die Fahrwasserbezeichnung des Wasserreviers, in welchem er Dienst thut, auf das Genaueste unterrichtet zu sein. Alle Erkenntnisquellen, die zur Verfügung sind, muss er benutzen, um unablässig auf dem Laufenden zu bleiben. Im Allgemeinen war auch dem Kapitän der „Trave“ das Fahrwasser in unmittelbarer Nähe des Heimathhafens bekannt. Aber gerade darum bediente er sich der Hilfe eines Lootsen, weil er voraussetzen durfte, dass dieser auch über die geringfügigste Veränderung orientirt sein werde. Hinzu kommt, dass es um die Winterszeit war. Unsichtiges Wetter und Schneeboen konnten leicht der Lootung von Schiffen besondere Schwierigkeiten bereiten. Der starke Eisgang auf der Weser legte die Befürchtung nahe, dass Seezeichen vertrieben sein würden. Der Lootse hatte also noch um so mehr Anlass, sich Tag für Tag des Standes der Dinge zu vergewissern. An Gelegenheit dazu hätte es nicht gefehlt. Freilich war die Vertreibung der Spierentonne nicht in den Tagesblättern bekannt gemacht. Die blosse Beachtung der amtlichen Bekanntmachungen bedeutet aber auch keine zureichende Pflichterfüllung. Dies um



so weniger, als nach der Gepflogenheit der Behörde nicht alle eingetretenen Veränderungen zur öffentlichen Kunde gebracht werden, der Lootse sich aber jedenfalls nicht darauf verlassen durfte, dass es unverzüglich geschehen und ihm auch keine Anzeige entgangen sein werde. War er bestrebt, seinen Beruf treu und gewissenhaft zu erfüllen, so bediente er sich auch der sonstigen Mittel, die zu Gebote stehen. Durch Recognoscirungsfahrten, Erkundigungen an zuständiger Stelle u. dgl. m. konnte es ihm aber nicht schwer sein, sich jederzeit mit der nöthigen Sachkenntniss auszurüsten. Es würde ihm daher auch nicht zur Entschuldigung gereichen, wenn er wirklich erst am Mittage des dem Auslaufen des Dampfers vorausgehenden Tages zum Lootsendienst angeworben sein sollte. Einerseits musste er eines Engagements immer gewärtig und daher schon zur Zeit des Vertragsschlusses ausreichend informiert sein. Andererseits wäre es ihm selbst jetzt noch möglich gewesen, die Verschiebung der Seeschifffahrtszeichen rechtzeitig in Erfahrung zu bringen, sei es durch persönliche Nachforschung, sei es durch telegraphische oder telephonische Anfrage beim Tonnen- und Bakenamt. Diese sorgfältige und peinliche Orientierungspflicht war mit Rücksicht auf die Schwere der Verantwortung, die sein Amt auf ihn legte, und die Grösse des Unglücks, das durch den kleinsten Irrthum verursacht werden konnte, eine seiner dringendsten Aufgaben. Die Nothwendigkeit ihrer Erfüllung musste ihm aber um so klarer in das Bewusstsein treten, als er seltener Gelegenheit hat, eine Lootsung auf der fraglichen Flussstrecke auszuführen und darum mit dem Fahrwasser, seiner Betonung und Bekakung nicht so innig vertraut ist, wie solches in dem öfter von ihm befahrenen Bezirke der Fall sein wird. Die Kenntniss, die von ihm verlangt werden muss, schuldet er auch nicht blos dem Rheder, in dessen Diensten er handelt. Sie ist ein Theil seiner allgemeinen Berufspflichten. Ihr Mangel macht daher ihn und durch ihn den Rheder Jedermann gegenüber verantwortlich, den er bei der Ausübung seines Berufs zufolge der Unkenntniss in Schaden gebracht hat.

Der Irrthum, der für den Unfall bestimmend geworden ist, findet mithin seinen Grund in einem Verschulden des Lootsen. Ihm fehlte die Sachkunde, die er durch Uebernahme des Auftrags zu besitzen bekam, und bei gewissenhafter Berufsführung besessen haben würde. Die Ursache des Unfalles liegt nicht im Wetter. Die Tonnen waren jedenfalls so lange sichtbar, bis die Kurselwenkung ausgeführt werden musste. Darüber sind die Parteien einerlei Meinung, und die Aussagen des Kapitäns und des Lootsen setzen dies vollends ausser Zweifel. Hätte der Lootse also um die Verschiebung der Tonnen oder die Veränderung in der Fahrwasserbezeichnung gewusst, würde er auch rechtzeitig die nöthige Aenderung im Kurse vollzogen haben. Seine schuldhafte Unkenntniss hat aber zur Folge, dass ihm die falsche Schiffsführung selber zum Verschulden gereicht. Ob er sich die gebotene Wissenschaft vor oder nach seinem Eintritt in den Schiffsdienst hätte verschaffen sollen, ist ganz einerlei. Die Handlung oder Unterlassung ist zur Schuld anzurechnen, sobald sich in dem sie bedingenden Entschlusse das Schuldmoment findet. Der Entschluss, anstatt nördlich zu steuern, in gerader Linie weiter zu fahren, war aber schuldhaft, weil der Lootse hätte wissen müssen, dass das Schiff damit auf einen falschen und gefährdrohenden Kurs gerathe. Es ist unrichtig und beruht auf einer mechanischen Auffassung und Zerreiissung des neuen Vorgangs, wenn das L.-G. die Schuldfrage verneint, weil das in der mangelnden Kenntniss gelegene Verschulden in eine Zeit falle, zu welcher der Lootse noch nicht in Funktion gewesen sei. . . . .

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

Sitzung vom 14. Januar 1897. Verhandelt wurde über den Unfall den der deutsche Dreimastschooner „Wilhelmine“

Kapt. Peters, auf der Rhede von Vlissingen erlitten, indem ein Leichtmatrose aus dem Mast fiel.

Am 15. November 1896 kam die „Wilhelmine“ von einer Reise von Concordia mit einer Ladung gesalzener Felle in Falmouth an und segelte am 19. November nach Antwerpen weiter. Am 23. November kam das Schiff in Vlissingen an und ging dort wegen des Nebels und widrigen Windes vor Anker. Es wurden dann die Segel festgemacht, wozu alle Leute mit Ausnahme des Kochs, hinaufgeschickt wurden. Während dies geschah, befand sich Kapitän Peters in seiner Kajüte. Der erste Steuermann Kunath hatte sich mit der ganzen Mannschaft auf die Fockraa begeben und stand an der Backbordseite in der Mitte, der Matrose Richter auf der Nock und zwischen diesen Beiden der Leichtmatrose von Borstel. Als man den Bauch der Fock fest hatte, hörte der Steuermann Kunath, dass der Matrose Richter den Leichtmatrosen von Borstel aufforderte, ihm bei der Nock behülflich zu sein. Da das Segel auf der Nock aufgegeilt werden musste, und der Steuermann Kunath stärker war als von Borstel, so ging ersterer zu Richter, um denselben zu helfen, während Borstel an seiner Stelle blieb. Bei dieser Gelegenheit sah der Steuermann, dass von Borstel mit seinen Füßen im Pferd stand. In dem Augenblick, als die Nock aufgerollt war, und Richter den Zeising um dieselbe schlug, wurde der Steuermann durch ein Geräusch, vermuthlich durch das Zerreiissen des Zeising, veranlasst, sich nach von Borstel umzusehen, und erblickte diesen, mit dem linken Knie auf der Raa ruhend, mit dem rechten Knie dicht hinter der Raa, mit beiden Händen den zerrissenen Zeising haltend und nach hinten überstürzend. Nach der Stellung, in der der Steuermann den von Borstel sah, als er sich nach ihm umblickte, musste letzterer inzwischen aus dem Pferd ausgestiegen sein und auf der Raa gekniet haben, um den Zeising mit beiden Händen steifer zu holen. Hierbei ward der Zeising durchgerissen sein, wodurch von Borstel seinen Halt verlor und hinabstürzte. Der Steuermann begab sich sofort mit der übrigen Mannschaft hinunter und sah den Verunglückten auf Deck an der Vorderkante des Volkslogs liegen. Er untersuchte ihn und fand, dass der Verunglückte an der rechten Stirnseite Beulen und Höhlungen hatte und aus der Nase blutete. Während man denselben nach dem Halbdeck schaffte, wurde dem Kapitän Meldung von dem Vorfalle gemacht, der auch sofort an Deck kam und den bewusstlosen Leichtmatrosen in seine Kajüte tragen liess. Auf Befragen nach seinen Schmerzen erwiderte derselbe halb bewusstlos: „Kopf und Zähne“. Der Kapitän und der Steuermann legten ihm alsdann kalte Umschläge auf den Kopf, die alle Augenblicke erneuert wurden. Sogleich nachdem der Verunglückte in die Kajüte geschafft worden war, erbat Kapitän Peters durch Flaggen-signal von dem in der Nähe ankernden Norddeutschen Lloyd-dampfer „Pfalz“ den Schiffsarzt. Da das Signal wegen des dicken Nebels möglicherweise aber unbemerkt bleiben konnte, wurde gleichzeitig auch das Boot ausgesetzt, um den Arzt zu holen. Der Arzt kam etwa dreiviertel Stunden nach dem Un-falle an Bord der „Wilhelmine“, untersuchte den Verunglückten und erklärte, dessen Stirn sei eingeschlagen, und es müsste mit den kalten Umschlägen fortgefahren werden, bis die Anschwellung abgenommen, alsdann würde eine Operation vorzunehmen sein. Portwein, den der Arzt verordnete, hat der Verunglückte nicht zu sich genommen. Da derselbe nicht transportfähig war, liess der Arzt ihn an Bord, indem er dessen Zustand für hoffnungslos erklärte. Von Borstel starb um 5 Uhr Nachmittags, nachdem der Arzt die „Wilhelmine“ bereits seit einiger Zeit wieder verlassen hatte.

Die Ursachen des Unfalls erklären die Zeugen folgender-maassen: Der Zeising muss eine defekte Stelle, vielleicht durch Scheuern gehabt haben, sonst hätte er nicht durchreissen können. Den Zeising hatte Steuermann Kunath vom Mittel-stagegel abgenommen und um die Fock festgemacht, weil dort

er fehlte. Derselbe schien noch gut zu sein, indessen hat der Steuermann ihn hinsichtlich seiner Beschaffenheit keiner andern Untersuchung unterzogen. Als der Matrose Richter den Zeising, den er dann provisorisch an das Handpferd befestigte und mit grosser Vorsicht um das Segel nahm, weil er befürchtete, dass irgend etwas mit dem schlecht aussehenden Zeising passieren könne, von dem Steuermann empfangen hatte, rief er gleich gesagt haben: „Das ist auch kein guter“, worauf der Steuermann erwidert habe: „Bei besserem Wetter wollen wir einen andern nach oben bringen“. Es sind auf dieser Reise des Schiffes verschiedene Male neue Zeisinge nach oben gekommen. Mit dem von Richter aufgetragenen Zeising ist nachher der Leichtmatrose von Borstel abgestürzt. Trotzdem der Steuermann Kunath wiederholt der Mannschaft verboten hatte, mit beiden Händen die Zeisinge anzuziehen, hat von Borstel dieses Verbot nicht befolgt, sondern auf der Raa knieend den Zeising, den er festmachen sollte, mit beiden Händen angezogen; der Zeising ist dabei zerrissen, und so der Unfall herbeigeführt. Hinsichtlich der Beschaffenheit der Zeisinge bemerkte der Steuermann Kunath, dass, als die „Wilhelmine“ Anfangs Juli 1896 in Rio Grande do Sul gelegen habe, und die Raaen gestrichen worden, sämtliche Segel und Zeisinge abgenommen gewesen seien, und habe er die nach beschafftem Anstrich wieder hinaufgebrachten Zeisinge sämtlich be- schädigt und in guter Beschaffenheit befunden.

Nach Schluss der Beweisaufnahme führte der Reichs- kommissar aus: „Ich sehe es als erwiesen an, dass der Matrose von Borstel vom Schooner „Wilhelmine“ beim Segelfestmachen lediglich in Folge Brechens eines Zeisinges von der Fockraa auf Deck gestürzt und den dabei erlittenen Verletzungen erlegen ist. Der Steuermann Kunath hat sich dadurch, dass er den fehlenden Zeising durch einen schlechten, unbrauchbaren, hat ersetzten lassen, einer grossen Fahrlässigkeit und Sorglosigkeit schuldig gemacht, der ein Menschenleben zum Opfer gefallen ist. Beim verehrlichen Seeamt stelle ich den Antrag, dem Steuermann Kunath wegen dieser gezeigten Fahrlässigkeit und Sorglosigkeit die Befugnis zum Betreiben des Schiffergewerbes zu entziehen“. Nachdem sodann der Steuermann Kunath sich zur Sache geäussert hatte, verkündete das Seeamt nach statt- gehabter Berathung folgenden Spruch: „Der Leichtmatrose Johann Hinrich von Borstel aus Drochtersen ist an Bord des Dreimastschooners „Wilhelmine“ auf der Rhede Vlissingen da- durch von der Raa an Deck gestürzt, dass der Zeising, welchen er, auf der Fockraa knieend, mit beiden Händen erfasst hatte und zum Festmachen des Segels anzog, zerriss, von Borstel starb nach kurzer Zeit an den erlittenen Verletzungen. Der schon recht alte Zeising war einige Tage vorher bei stürmischem Wetter vom ersten Steuermann vom Mitteltagsegel abge- nommen und als Nothbehelf auf die Fockraa gebracht und dort belassen. Ob derselbe die schwache Stelle, welche gebrochen, schon damals hatte, hat sich nicht feststellen lassen. Dem Steuermann Kunath trifft jedenfalls der schwere Vorwurf, nicht rechtzeitig für den abgebrochenen Zeising einen besseren aufgebracht zu haben, und ist dies Verhalten ernstlich zu rügen. Die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes ist demselben aber zu belassen.“

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal.** Nach der von der Firma Sartori & Berger (in Kiel, Holtenau und Brunsbüttel) veröffentlichten Verkehrsstatistik passirten in der Zeit vom 1. bis 15. Januar im Durchgangsverkehr 152 Fahrzeuge den Kaiser-Wilhelm-Kanal in beiden Richtungen.

**Germanischer Lloyd.** Die Gesellschaft veröffentlicht so- fort die Zusammenstellung der im Monat December v. J. erlittenen Seeschäden und Totalverluste. Es gingen verloren

23 Dampfer und 101 Segler. Die Dampfer vertheilen sich nach Nationalitäten wie folgt: amerikanische 1, belgische 1, britische 7, deutsche 2, französische 3, norwegische 4, portu- giesische 1, russische 1, schwedische 1, spanische 2. — Segler, amerikanische 8, argentinische 1, belgische 1, britische 24, dänische 3, deutsche 3, französische 11, griechische 4, italieni- sche 10, mexicanische 1, norwegische 24, österreichische 1, russische 2, schwedische 8.

**Die Emsloots-Gesellschaft in Emden,** welche nach den Er- läuterungen zu den Etats für 1888/89 und 1890/91 zu den Kosten des von ihr besorgten wichtigen Lootsenwesens vor und auf der Ems einen jährlichen Staatszuschuss von 55 672  $\mathcal{M}$  erhält, hat zur Erbauung eines neuen Lootsenschooners im Werthe von ungefähr 65 000  $\mathcal{M}$  ihre verzinlich angelegten Reservemittel bis auf einen geringen Betrag aufgebrauchen müssen. Sie erleidet dadurch einen Zinsenausfall von mindestens 1800  $\mathcal{M}$ , wofür bei den seit längerer Zeit ungünstigen Betriebs- verhältnissen Ersatz nicht zu erhoffen ist. Die Emsloots- Gesellschaft hat unter Oberaufsicht des Staates und an seiner Stelle seit 36 Jahren die Sorge für eine genügende Belootung der zwischen der hohen See und den Hafenplätzen an der Ems verkehrenden Schiffe übernommen und ihrer schwierigen Aufgabe stets genügt. Um ihren Fortbestand nicht zu ge- fährden, ist es nöthig, neben dem bisherigen Zuschusse noch die Mittel zur Deckung des Mehrbedarfs an Löhnen und des oben erläuterten Zinsenausfalls aus Staatsfonds zu gewähren. Sie sind mit 1800  $\mathcal{M}$  und 4512  $\mathcal{M}$  als Mehrausgabe in den diesjährigen Etat eingestellt werden.

**Die deutsche überseeische Auswanderung** über deutsche Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam stellte sich nach den Ermittlungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes für December und das Jahr 1896 und für den gleichen Zeitraum des Vorjahres 1895 folgendermaassen:

Es wurden befördert über	Decbr. Jahr 1896	Decbr. Jahr 1895
Bremen . . . . .	419 12 548	378 15 160
Hamburg . . . . .	469 12 324	590 13 097
andere deutsche Häfen (Stettin)	16 899	36 69
deutsche Häfen zusammen	904 25 771	1004 28 226
Antwerpen . . . . .	167 5 199	142 4 924
Rotterdam . . . . .	42 1 030	90 1 315
Amsterdam . . . . .	14 114	— 92
überhaupt	1127 32 114	1206 33 557

Aus deutschen Häfen wurden im Jahre 1896 neben den vorgenannten 25 771 deutschen Auswandern noch 95 803 Angehörige fremder Staaten befördert. Davon gingen über Bremen 51 492, Hamburg 40 424, Stettin 887.

## Kleine Mittheilungen.

Eine russisch-belgische Compagnie hat sich gebildet mit einem Kapital von 15 Mill. Fres. zum Erwerb und Betrieb der „Newsky Maschinen- und Schiffbau-Gesellschaft“ in der Nähe von St. Petersburg.

Der Hafen von Amerany in der Residenzschacht Menado im Norden von Celebes ist durch Erlass der Niederländisch-Ostindischen Regierung mit dem 1. Januar 1897 den Verkehr geöffnet worden.

Das Auswanderungsgesetz, das in Kurzem dem Reichstag zugehen wird, beschränkt sich auf die Auswanderung nach ausserdeutschen Gebieten. Die Frage der Besiedelung der Schutzgebiete ist aus dem Entwurf ausgeschieden.

Die Einnahmen aus den Schifffahrtsabgaben des Suez-Kanals 1896 betrugen 79,6 Mill. Fres. gegen 78,1 Mill. 1895 und 73,8 Mill. 1894. Es passirten den Kanal 3434 Schiffe, 1895 3409. Die grosse Zunahme im Jahre 1895 war eine Folge des Krieges in China und der Expeditionen nach Madagaskar und Abessinien.

Die Arbeiten am Elbe-Trave-Kanal schreiten trotz der ungünstigen Witterung auf der ganzen Linie vorwärts, wenn auch das Personal überall durch Entlassungen reducirt worden ist. Bei Lübeck hat man mächtige Dämme in die Wakenitz und den Krähenteich hineingebaut; ein Theil des Stadtgrabens ist gänzlich zugeschüttet. In den Trave-Wiesen sieht man bereits den künftigen Kanal.

Ein Dekret im ägyptischen „Journal officiel“ macht bekannt, dass vom 1. Juli 1897 ab die Leuchttfeuer-Abgaben in den ägyptischen Häfen erheblich reducirt worden sind.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung v. 18. Jan. In der äusserst zahlreich besuchten Versammlung, der eine grosse Zahl dem Verein angehöriger sowie geladener Juristen beiwohnte, gelangte die Frage der Vertheilung der Schadenersatzansprüche bei beiderseitigem Verschulden zur Verhandlung. Referent war Herr Dr. Hübener. Redner führte aus, dass die Anregung zu dieser Sache gegeben worden sei durch einen Aufsatz des von den Versammlungen der „Association for the Reform and Codification of the Law of Nations“ wohlbekannten belgischen Professor Louis Franck in Brüssel, welcher als eifriger Mitarbeiter an der Verbesserung des Völkerrechts auf See namentlich auf die ungleiche Vertheilung der Tragung des Schadens bei Kollisionen auf See bei den verschiedenen Nationen hingewiesen habe. Nach dem deutschen Handelsgesetzbuch (§ 737) und auch hier in Hamburg gelte noch das Recht, dass wenn beide Schiffe Schuld haben, jedes Schiff den eigenen Schaden zu tragen hat ohne Rücksicht darauf, wie gross die Schuld auf der einen oder auf der anderen Seite ist. Während Holland und Italien nach dem gleichen Grundsatz entscheiden wie Deutschland, hält man in England den Grundsatz fest, bei Schiffskollisionen mit beiderseitiger Schuld den Gesamtschaden zusammenzuwerfen, zu halbiren und dann jedem Schiffe die Hälfte des Schadens aufzuerlegen, ein Modus der zwar auch nicht zu empfehlen, aber doch besser sei wie das in Deutschland beobachtete Verfahren. In Belgien, Frankreich, Spanien, Portugal, Rumänien und einigen anderen Staaten bestimme dagegen das Gesetz, dass bei Schiffszusammenstössen auf See, wenn beide Schiffe einen Theil der Schuld tragen, die Schadenersatzpflicht im Verhältniss der Schuld von dem Richter zwischen den beiden Schiffen vertheilt werde. Es könne somit leicht der Fall eintreten, dass in den genannten Ländern einem Schiffe nur etwa ein Fünftel, dem anderen dagegen vier Fünftel der Schuld beigegeben würden, jedenfalls sei aber bei einem solchen Verfahren eine viel gerechtere Handhabung des Rechtes möglich, wie z. B. bei uns, wo es einfach heisst: jeder trägt seinen eigenen Schaden, auch wenn das eine Schiff nur ein ganz minimaler Theil der Schuld treffe. Jedenfalls sollte von allen Betheiligten danach gestrebt werden, dass eine gleichmässige Behandlung der Frage der Vertheilung des Schadens bei Kollisionen auf See, an denen beide kollidirenden Schiffe schuldig seien, bei allen seefahrenden Nationen erwirkt werde, also auf internationalem Wege. England müsse zunächst veranlasst werden, sein altes Princip der Halbierung des Schadens zu verlassen. Sei es hierzu nicht zu bewegen, so sei das englische System immer noch annehmbarer als das deutsche, am besten

sei jedoch das von Professor Franck vorgeschlagene Verfahren, wie es in Belgien etc. bereits gehandhabt werde. Ein jeder bei dieser Sache Interessirte müsse mit Hand und Herz danach streben, dass hierin Wandel geschaffen werde u. s. w. Herr Sekretär Dr. Gütschow bemerkte, dass zu einer Abänderung des in Deutschland beobachteten Verfahrens wohl die bevorstehende Revision des Handelsgesetzbuches eine gute Gelegenheit biete; es werde sich daher empfehlen, wenn die Sache noch auf dem diesjährigen Vereinstage des deutschen nautischen Vereins in Berlin zur Sprache käme. Dr. Antoine-Feill, gab hierauf einen kurzen Abriss über das bisherige Verfahren in Hamburg, war aber der Meinung, dass der Verein noch nicht genügend vorbereitet und es daher jetzt zu spät sei, die Sache noch auf den diesjährigen Vereinstag zu bringen. Es äusserten sich über den Gegenstand noch verschiedene Redner, darunter Oberlandesgerichtsrath Dr. Martin und mehrere andere Juristen. Es wurde alsdann folgende Resolution von Dr. Hübener vorgeschlagen und vom Verein einstimmig angenommen: „Der Nautische Verein hält es für dringend erwünscht, dass eine gleichmässige Behandlung der Frage der Schadensvertheilung bei Kollisionen auf See im Falle beiderseitigen Verschuldens bei den Schifffahrt treibenden Völkern erwirkt werde und hält seinerseits eine proportionelle Vertheilung des gesammten Schadens je nach der Grösse des Verschuldens der Betheiligten für die zweckmässigste Regelung dieser Frage. Es wurde ferner beschlossen den Vorsitzenden des Deutschen nautischen Vereins zu ersuchen, den Gegenstand auf die T.-O. des nächsten Vereinstages zu setzen. Es erfolgte alsdann die Wahl der Delegirten als welche Dr. Hübener, Dir. Mathiesen und Kapt. Landerer gewählt wurden. Nächste T.-O.: Beseitigung treibender Wracks; einheitliche Verordnungen für das Befahren enger Gewässer.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 20. Januar 1897. Als neue Mitglieder werden die Herren Kapitäne Hansen und Schade in den Verein aufgenommen, sowie zwei weitere Kapitäne als solche in Vorschlag gebracht. Eingegangen sind: von der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger der Bericht des Vorstandes des Bezirksvereins für Hamburg pro 1896; von der Deputation für Handel und Schifffahrt ein Schema zum Ausfüllen, betr. die Wahl von Schiedsrichtern für die Unfallversicherung; vom Staatssekretär des Reichsmarineamts ein Sonderabdruck eines Berichts bezüglich der französischen Leuchttfeuer. Bekanntlich besteht in Frankreich seit dem Jahre 1810 eine Gesellschaft, welche sich mit der Errichtung und Verbesserung der französischen Leuchttfeuer beschäftigt. Ferner lag ein Schreiben von der Norwegischen Schiffsführervereinigung in Christiania vor, laut welchem daselbst demnächst die jährliche Generalversammlung stattfindet; jenem Schreiben ist eine Vereinszeitung beigelegt. Aus den „Nachrichten für Seefahrer“ ward über die neuesten Bekanntmachungen referirt. Verlesen wurde aus der „Hamburger Börsenhalle“ vom 29. December 1896 ein Aufsatz von Kapitän Köster, Führer der Bark „Callao“ aus Brake, betitelt „Der Hafen von Brisbane“, in welchem derselbe die Verhältnisse in dem genannten Hafen, namentlich in Bezug auf die hohen Gebühren für Lootsen und Schleppdampfer u. s. w., wie ihm solche seiner Zeit berechnet wurden, schildert. Des Weiteren gelangte aus der Nautischen Zeitschrift „Hansa“ vom 19. December 1896 der erste Theil des dritten Rundschreibens des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins bezüglich des Signalwesens zur Verlesung, an welche sich noch eine längere Diskussion knüpfte. In derselben wurde unter Andern ausgeführt, dass die Errichtung einer Signalstation bei Cuxhaven äusserst geboten erscheine, namentlich wenn man die in letzter Zeit auf der Elbe stattgehabten Ereignisse in Betracht ziehe. Die Errichtung einer solchen Station liege im Interesse der ganzen Schifffahrt, indem z. B. dann manches tiefgehende Schiff noch rechtzeitig gewarnt werden



in Gefahr zu begeben. — Zum Schluss wurde festgestellt, dass am 27. Januar die diesjährige Generalversammlung stattfindet. —

### Seeschiffer-Verein „Stettin“.

Generalversammlung vom 11. Januar 1897. Die im Vereinslokal abgehaltene ordentliche Generalversammlung war ausserordentlich stark besucht; dieselbe wurde von dem Vorsitzenden Kapitan F. Engelmann eröffnet und nahm den durch die Statuten vorgeschriebenen Verlauf. Nachdem das Protokoll der letzten Sitzung verlesen und genehmigt und zuvor erst die Aufnahme neuer Mitglieder stattgefunden hatte, gedachte der Vorsitzende zunächst mit warmen Worten der im vergangenen Jahr verstorbenen Mitglieder. Die Versammlung ehrte das Andenken derselben durch Erheben von den Sitzen. Sodann wurde der Kassenbericht verlesen und dem Kassirer Herrn Kapitan Eise, welcher wieder ein Kommando übernommen hat und inzwischen in See gegangen war, Entlastung erteilt. Der Vorsitzende erstattete nun den Geschäftsbericht über das vergangene Vereinsjahr. Aus demselben geht hervor, dass der Verein zu Anfang des Jahres 1897 besteht aus: 118 ordentlichen und 2 Ehrenmitgliedern. Der Unterstützungsfonds der „Seeschiffer-Asyl-Stiftung“ schliesst ab mit einem zinsbar angelegten Betrage von Mk 1073,95 wozu noch die Zinsen pro Jahr und der Inhalt der noch nicht abgelieferten Sammelbogen kommt. Es wurde nun zur Neuwahl des Vorstandes geschritten. Es wurden gewählt: zum Vorsitzenden Herr Kapitan Engelmann zu Stellvertretern desselben die Herren Kapitan E. Tonn und F. Pust, zum Kassirer Herr Kapitan L. Schramm, zu Beisitzern die Herren Kapitan L. Köpke und F. Frentz, zum Schriftführer Herr Kapitan E. Krüger und dessen Stellvertreter Herr Kapitan Tank. Nachdem die Herren in ihr neues Amt eingeführt waren, wurde das IV. Rundschreiben des Deutschen Seeschiffervereins verlesen und besprochen, im Anschluss daran wurde auf Antrag aus der Versammlung beschlossen, dass am 22. und 23. Februar stattfindenden Vereinstag mit einem Delegierten zu beschicken. Da der Vorsitzende an jenen Tagen verhindert ist, wurde Kapitan O. Zimmermann für denselben gewählt. Der vorgerückten Zeit wegen wurde von weiteren Verhandlungen Abstand genommen und nur noch beschlossen, das Stiftungsfest durch einen Ball und gemeinschaftliches Abendessen zu feiern.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 20. Januar 1897.

Frachten für Weizen von den kalifornischen Häfen bleiben gedrückt, für prompte Räumte sind nur 15 nach Europa zu bedingen, während Befrachter geneigt sind, für die erste Ernte 25/ zu bewilligen. Salpeter U. K. Cont. 16,9 % 1/2 direkt, prompt, 17,6 % 1/2 direkt, Comossemente nicht vor 1. April zu zeichnen, 18,3—18,6 % 1/2 direkt, April/Mai Beladung. Der Markt bleibt unverändert. — Die Abschlüsse der letzten, soweit uns zu Ohren gekommen, sind die folgenden:

„Manabisa“ Portland (O) U. K. Cont. 18,9 netto, lamber, erste Ernte.  
„Graig“ San Francisco U. K. Cont. 16,3 % 1/2 direkt, Weizen/Gerste, alte Ernte.  
„Glen“ Chilen. Salpeterplätze U. K. Cont. 16,9 % 1/2 direkt, prompt.  
„Burg“ 2193 T. R., Chilen. Salpeterplätze U. K. Cont. 16,9 % 1/2 direkt, Mai/Juni.  
„Newcastle S.S.W.“ Acapulco 15 —, Kohlen.  
do. do. /Taktal 12 6 do.  
do. do. /San Francisco, 12,6 100 T., 12 3  
do. do. /200 T. löschen. Kohlen.

„Callao“ Honolulu/New York oder Philadelphia \$ 5.— Gold per 2000 lbs., Zucker.

„West Lothian“ Neu Caledonien/U. K. Cont. 22,6 % 1/2 direkt, Erz.  
„Moel Tryvan“ Port Pirie U. K. Cont. 21/— % 6d direkt, Erz.  
„Ardmore“ Bangkok Rio d. J. 26 3, Reis, März/April.  
„Morven“ Swansea San Francisco 16,9, Kohlen, Ende März.  
„Prinsesse Marie“ Middlesbro/Fremantle 19 —, Stückgut.  
„County of Anglesen“ London/East London ca. 25 9, Stückgut.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgeteilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 7. Januar 1897.

Das flotte Geschäft in Dampfermärkten, von dem wir in unserem Letzten berichteten, hat sich nicht bis auf die gegenwärtige Woche ausgedehnt. Während zweifellos noch einige Kontrakte für Verschiffungen von Getreideladungen nicht begeben sind, zeigt sich andererseits scheinbar kein neues Geschäft, und unter diesen Umständen ziehen sich die Verscharfer aus den Märkten zurück, in der Erwartung einer Konzession seitens der Rheder in Folge der reduzierten Nachfrage. Derselbe Zustand scheint an der ganzen Küste zu herrschen: ein ausgesprochenes Bedürfniss für Tonnage bei gleichzeitiger Unmöglichkeit die höheren Forderungen der Rheder zu gewähren. Es scheint uns, dass die Charterer nur die absolute Noth dazu bringen kann, sich den Bedingungen der Rheder anzubequemen und unter solchen Umständen scheint ein Zusammenschrumpfen des Geschäftsumfanges während der nächsten Zeit unausbleiblich. — Das Geschäft in Segeltonnage ist mässig gewesen; hauptsächlich waren es Charters für Kistenöl nach dem fernen Osten die mit einer geringen Reduktion gegenüber den früheren Raten, in Folge der Aengstlichkeit der Rheder abzuschliessen, zu Stande kamen. Ausser zwei Abschlüssen für Lumber nach Süd-Amerika, kann in dieser Branche kein Geschäft verzeichnet werden. Die Frachten für Naval Stores sind gewichen unter dem gesteigerten Angebot von Tonnage und wir verzeichnen den Abschluss verschiedener mittelgrosser Schiffe zu 2sh 4 1/2 d für Harz, 3sh 7 1/2 d für Terpentin von südlichen Häfen nach Cork f. O.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken, u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/2 d.	12 6a15/	10,	12 6
London, Dpfr.	3 1/2 d.	15	12 6	12 6
Glasgow, Dpfr.	4 1/2 d.	20	10,	15 a17 6
Bristol	4d.	22 6	15,	17 6
Hull	3 1/2	20	15,	17 6
Leith	4 1/2 d.	20	17 6	20
Newcastle	3 1/2 d.	25	20,	17 6
Hamburg	50 s	1 1/4 15 s	22 cents.	50 mk.
Rotterdam	Se.	25 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	Se.	25 cts.	18 cts.	12a16c.
Copenhagen	3 9	25	22 6	25
Bordeaux	3 4 1/2	35 cents.	25c.	8 8.
Antwerpen	2 2 d.	20	20,	20
Bremen	40 s März	28c.	20 c.	12c.
Marseille	3.	22 6 25,	17 6	22, 6a2s

Baumwolle, gepresst: Liverpool 15-128d. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen 9-61d. — Bremen 50c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Dkt.	U. K.	
Getreide per Dampfer	3 4 1/2	3 4 1/2	3 1 1/2	3 4 1/2
Raff. Petrol. per Segel	....	....	2 6a3	.... 20 1/2 a21c
Getreide per Dampfer	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Raff. Petrol. per Segl.	17c.	19c.	15c.	19c.

# W. A. F. Wieghorst & Sohn, Hamburg,

Stordampfmühle und Schiffsbrot-Fabrik.

Leistungsfähigkeit: **Täglich 24000 Pfund Schiffscakes.**

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.

## GÄTH & PEINE, Gr. Reichenstr. 1 (am Fischmarkt) HAMBURG,

Fernsprecher  
Amt I. No. 1867.

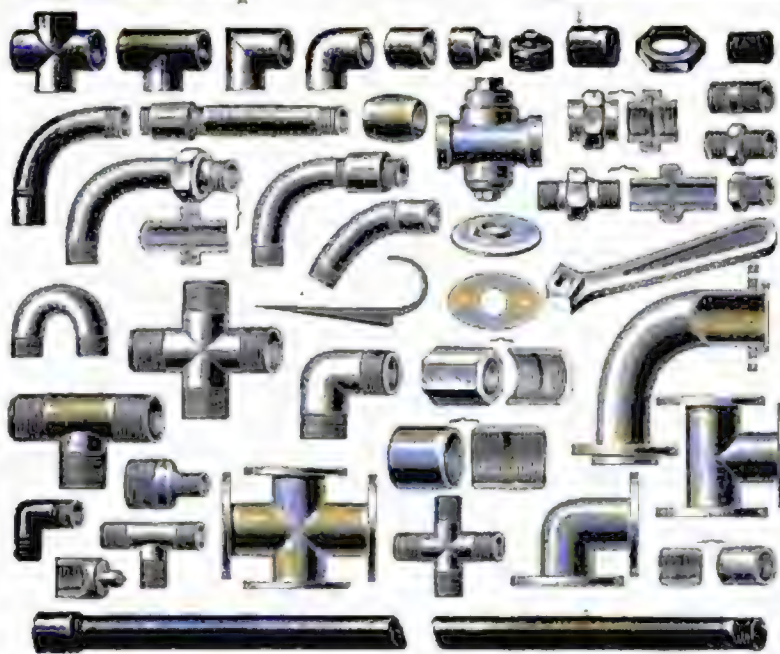
I. Preis: Hamburg 1876.

En gros — **Flaggenfabrik** — Export

I. Preis: Hamburg 1880.

Anfertigung von gestickten Fahnen, Bannern, Firmen- und Wappen-Flaggen aller Länder. Consulatsschilder. En gros-Lager von Flaggentuch. **Segeltuch**, roh, getheert und unverstocklich präparirt, jeglicher Art. Fabrik und Vermietung von Theer-Persennigen und chemisch wasserdicht präparirten Wagenplanen und Decken.

Fabrikation von schmiedeeisernen Verbindungsstücken



für Gas-, Dampf- und Wasseranlagen. D. R. P. No. 51542

## Gebrüder Inden

**Düsseldorf-Oberbilk.**

## Elektrische Schiffs- Beleuchtung

**Reparaturen,  
Ersatztheile**

**Oscar Kotze Hamburg**  
unverändert 1. Vorsetzen 15.17.

## WILH. RUMP, HAMBURG

Kontor: Huxter 15

empfiehlt:

Schiffsplatten, Schiffswinkel, U-Eisen (Channels), Bulb- und Teebulb-Eisen, Luken-Eisen, Reeling-Eisen etc.; Kielstücke, Hintersteven, Ruderrahmen, Kurbelwellen, Schraubenwellen etc. aus Schmiedeeisen und Stahlguss. Schiffs- und Kesselnieten, Kesselbleche, -Böden, -Flammrohre, Purves Patent ribbed Steel Flues, Serves Patent ribbed Boiler Tubes, Messing-Condensatorröhren und Rohrplatten, Kupferröhren, Schiffsmaschinen-Telegraphen, Schiffsschrauben, Werkzeug-Gussstahl, Delta-Metall.

**Thomalla's** Gesundheits-  
Unterkleider



3 Ehrendiplome, 8 gold.  
Medaillen.

Gesetzlich geschützt.

Ebenso angenehm im Sommer als im Winter zu tragen.

Unterschicht nimmt keinen Schweiß auf, die äussere Schicht gut aufsaugend.

Der Körper bleibt stets trocken.

Aleinig concess. Fabrikant:

**C. Mühlinghaus, Pet. Joh. Sohn,**  
Lennep.

Niederlagen an allen grösseren Plätzen.  
Broschüre u. Preisliste gratis u. franco.

**H. W. Silomon**, Buch- u. Kunst-Handlung, Bremen, Oberstrasse 26, empfiehlt sich zur prompten Lieferung von Zeitschriften und Büchern nach allen überseeischen Plätzen.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditoren des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 5.

Hamburg, den 30. Januar

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Regelung der Schadenersatzansprüche bei Schiffszusammenstößen, die durch beiderseitiges Verschulden verursacht sind. — Gedanken eines alten Seemanns über „hochdeutsche Verdunkelungen niederdeutscher Seemannswörter“ des Herrn Marine-Oberpfarrer Goedel. — Die Nachprüfung der Seeleute auf Farbenblindheit und Schleistung in vorgerücktem Alter, und die Resolution des „Deutschen Nautischen Vereins“. — Deutscher Nautischer Verein (5. Rundschr.) — Die Finanzen und der Handel Chinas. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der grösste der grossen Dampfer, die für die Hamburg-Amerika-Linie bei Harland & Wolff in Belfast gebaute „Pennsylvania“, macht dieser Tage ihre Probefahrt, um dann von Belfast aus direkt nach New-York zu dampfen. Die Länge des aus Stahl hergestellten Riesenschiffes beträgt 585 Fuss, die Breite 62 Fuss und die Tiefe vom Kiel bis zum Awningdeck 42 Fuss, der Tiefgang ist auf 28 Fuss bemessen. Mit diesen Dimensionen lässt die „Pennsylvania“ das bisher grösste Schiff dieser Art, die „Georgie“ der White Star Linie, weit hinter sich. Der Brutto-Raumgehalt der „Pennsylvania“ wird ca. 13 000 Tons betragen, während die „Georgie“ nur etwa 10 000 Tons misst. Das mit 12 Schotten versehene Schiff besitzt Quadruple-Expansions-Maschinen von 6000 indicirten Pferdekraften, die ihm eine Durchschnitts-Fahrtgeschwindigkeit von 14 Knoten verleihen. Der Dampf wird in vier Kesseln erzeugt. Neun Ladeluken sind zur Einnahme der Fracht vorhanden, es stehen 18 Dampfwinden und 4 Dampfkrähne zur Verfügung. Die in die Linie Hamburg-New-York einzustellende „Pennsylvania“ ist für die Beförderung von Passagieren in der denkbar vortheilhaftesten Weise eingerichtet worden; sie besitzt unter allen Schiffen die grössten Kammern. Für 200 Reisende I. Klasse ist Raum vorhanden, in der II. Klasse können 150 Personen befördert werden, 1000 Zwischendecker finden bequem Unterkunft in den ausgedehnten Räumen des Fahrzeuges.

Mit diesem neuen Zuwachs stellt sich die Hamburger Handelsflotte, was Grösse der Handelsdampfer anbelangt, an die erste Stelle aller schiffahrttreibenden Nationen, wie sie bereits hinsichtlich der Segler in dieser Beziehung den ersten Rang einnimmt.

Die Hamburg-Calcutta-Linie will nicht mehr mitthun. Die Verwaltung ist es müde, Bilanzen auf dem Minusfusse abzuschliessen und als einzige Abwechslung einmal eine Kapitalsreduktion in Scene setzen zu können. Nunmehr kommt die Hamburg-Amerika-Linie ihrer vom Glücke wenig begünstigten Schwestergesellschaft insofern zu Hülfe, als sie eine befriedigende Ankaufsofferte für ihre fünf grossen Dampfer gemacht hat. Die Gesellschaftsorgane berufen daher eine ausserordentliche Generalversammlung, welche sich mit der Frage der Liquidation des Unternehmens zu beschäftigen hat. Die Calcutta-Linie hat von Anfang an mit widrigen Verhältnissen zu kämpfen gehabt, die trotz aller Mühe und Anstrengungen nicht zu überwinden waren. Ihre Gründung fällt in die letzte Periode wirthschaftlichen Aufschwungs, die sich um das Ende der achtziger Jahre einstellte, leider aber von kurzer Dauer war. Während die Schiffe der Hamburg-Calcutta-Linie sich noch im Bau befanden, trat schon die rückgängige Bewegung in der Lage des Frachtenmarktes ein, und gerade der ostindische Verkehr war es, in welchem sich dieser Rückgang am schärfsten vollzog und fast ohne Unterbrechung bis auf den heutigen Tag erhalten hat. Die schlechten Resultate



nöthigten zu einer Zusammenlegung des Aktienkapitals vor etwa Jahresfrist. Dann wurden neue grosse Doppelschraubendampfer gebaut, die man trotz des niedrigen Frachtenstandes glaubte günstig bewirthschaften zu können, aber nun kam wieder ein neuer Schlag durch die grosse Epidemie, die gegenwärtig in Indien herrscht. Die ganze Existenz der Gesellschaft war eine lange Kette von unglücklichen Fügungen und Enttäuschungen.

Der Fleuriais'sche Gyroskop-Horizont scheint in neuester Zeit wesentlich verbessert worden zu sein. Das ursprüngliche Modell des von dem französischen Admiral Fleuriais erdachten Gyroskop-Horizontes wies noch solche Mängel auf, dass man die Hoffnung, das Problem der Höhenmessung zur See bei unsichtbarer Kimme mit demselben lösen zu können, doch wieder aufgeben musste. Die Rotationsdauer des Kreisels war zu gering, um mehr als einen Kontakt zu bewerkstelligen; die Achse des Kreisels gerieth beim „in Bewegungsetzen“ leicht aus ihrer normalen Lage; endlich waren Spitze und Spitzenlager viel zu zerbrechlich ausgefallen. Admiral Fleuriais hat aber, wie die „Zeitschrift für Instrumentenkunde“ berichtet, kurz vor seinem Tode durch den Mechaniker Démichel in Paris ein neues Modell des Instrumentes konstruiren lassen, bei welchem der Kreisel in einem luftleeren Raum rotirt, sodass dessen Rotationsdauer auf 2 Minuten erhöht wurde. Démichel hat auch die technischen Details verbessert, sodass nunmehr jede Gefahr einer Excentrirung der Achse oder eines Bruches derselben und ihres Lagers ausgeschlossen sein soll. Das neue Modell wurde auf zwei französischen Kriegsschiffen während einer Seecampagne von 10 Monaten erprobt und lieferte ausgezeichnete Resultate. Bei den Anforderungen, die man heutigen Tages an den Navigationsofficier stellt, bei der Nothwendigkeit, auf den schnellfahrenden Dampfschiffen die geographische Schiffsposition öfter auch bei der Nacht mit Sicherheit bestimmen zu müssen, lässt sich voraussetzen, dass nunmehr auch andere Nationen das neue Instrument erproben und, wenn es sich bewährt, einführen werden. Vorläufig dürfte sich jedoch der raschen Verbreitung desselben der enorm hohe Preis (600 Fr. ohne Sextanten) entgegenstellen.

### Die Regelung der Schadenersatzansprüche bei Schiffszusammenstößen, die durch beiderseitiges Verschulden verursacht sind.

Naturgemäss wird auf keinem Verkehrsgebiet die Verschiedenheit des Rechts der Völker so störend und schädigend empfunden, wie auf demjenigen der Schifffahrt.

Für die Schifffahrt liegt daher das dringendste Bedürfniss nach einer gleichen Gestaltung des Seerechts der schifffahrttreibenden Völker vor. Durch völkerrechtliche Verträge ein einziges internationales Seerecht zu schaffen, wird aber schwerlich in absehbarer Zeit gelingen. Es scheint deshalb richtig, die möglichste Gleichartigkeit der verschiedenen Seerechte auf dem Wege der Einzel-Gesetzgebung anzustreben. Eine Frage, bei welcher dies nicht allzu schwierig sein dürfte, ist die Haftung der Rheder bei Schiffs-Collisionen, insbesondere in dem Fall beiderseitigen Verschuldens. Es stehen sich heutzutage in dieser Beziehung drei verschiedene Systeme bei den schifffahrttreibenden Völkern gegenüber:

1. Das deutsche, wie das holländische und das italienische Recht „belässt den Schaden dort, wo er hinfällt“, weist mit anderen Worten jedes Schiff mit seinem Schadenersatz-Anspruch ab, welches eine Mitschuld an der Collision trägt, auch wenn dieselbe noch so klein ist.

2. Nach englischem Recht wird der Schaden beider Schiffe zusammengeworfen und jedes Schiff hat die  Hälfte des Gesamtschadens zu tragen.

3. Nach dem in Frankreich, Belgien, Norwegen, Schweden, Dänemark, Griechenland, Portugal und Rumänien geltenden Recht, dem sich neuerdings auch die Rechtsprechung der Vereinigten Staaten Nord-Amerikas zuneigt, wird ebenfalls der Schaden beider Schiffe zusammengeworfen, die Vertheilung findet aber nach Maassgabe des jedem der beteiligten Schiffe zur Last fallenden Verschuldens statt.

Bei der praevalirenden Stellung der Schifffahrt Englands läge es für die übrigen Nationen nahe, einfach das englische Recht zu acceptiren. Allein dasselbe erscheint gegen dasjenige Frankreichs, Belgiens etc. entschieden minderwerthig. Es entspricht nicht der Billigkeit, dass jedes Schiff die Hälfte des Schadens zu tragen hat, ohne Rücksicht auf die Grösse der Schuld, und es ist nicht einzusehen, warum der Richter nicht befugt sein soll, von der einfachen Theilung des Schadens zu gleichen Hälften abzuweichen in solchen Fällen, in denen das Verschulden der einen Seite offensichtlich das der anderen überwiegt. Nach der Erfahrung trifft Letzteres häufig zu. Das eine Schiff hat beispielsweise die Collisionsgefahr dadurch herbeigeführt, dass es sich in engen Gewässern auf der verkehrten Fahrwasserhälfte befand, während das andere sich nur nicht der ohne seine Schuld geschaffenen kritischen Lage gewachsen gezeigt hat. Ein solcher eklatanter Fall hat denn auch dahin geführt, dass in neuester Zeit ein amerikanisches Urtheil sich frei gemacht hat von der englischen Rechtsregel, und die Unbilligkeit derselben offen ausgesprochen hat.

Dass die proportionelle Vertheilung des Schadens dem Richter zu grosse Schwierigkeit machte, hat die Erfahrung in den betreffenden Ländern nicht gezeigt. Es hat im Gegentheil die Statthaftigkeit einer verhältnissmässigen Theilung des Schadens den Richtern die Entscheidung an sich erleichtert, indem sie dadurch dessen überhoben wurden, den einen Theil zum Ersatz des ganzen Schadens zu verurtheilen. in einem Fall, in welchem etwa die Schuld des anderen Theils zu gering war, um demselben die volle Hälfte des Schadens aufzubürden.

Es wäre dringend erwünscht, wenn sich die englische Gesetzgebung und Rechtsprechung diesen Gründen nicht verschlösse und zu dem System der proportionellen Theilung des Schadens überginge. Dass solchenfalls Deutschland sich Dem anschliessen müsste, kann schon nach dem oben Gesagten nicht zweifelhaft sein. Es kommt aber hinzu, dass das deutsche System, bei beiderseitigem Verschulden den Schaden dort zu belassen, wo er hinfällt, auch an sich wenigstens heute keine Berechtigung mehr hat.

Dies System ist durch das H. G. B. Art. 737 als den Grundsätzen des römischen Rechts entsprechend eingeführt, obgleich schon das preussische Landrecht ganz allgemein bei jeder wechselseitigen Beschädigung und auch speciell für Schiffscollisionen die proportionelle Theilung des Schadens nach Massgabe der jedem Theil zur Last fallenden Verschuldung anordnete.

Durch das Bürgerliche Gesetzbuch ist nun aber das System des preussischen Landrechts acceptirt und im Art. 254 bestimmt: „Dass, wenn bei Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt hat, die Verpflichtung zum Ersatz sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes insbesondere davon abhängt, in wie weit der Schaden vorwiegend von dem einen oder andern Theil verursacht ist.“

Eine Aenderung des § 737 des H. G. B. entsprechend dem französischen, belgischen und den nordischen Gesetzen würde demnach nur eine Uebereinstimmung mit unserem neuen Bürgerlichen Gesetz herbeiführen. Eine solche Uebereinstimmung ist natürlich schon an sich wünschenswerth. Denn es ist nicht einzusehen, warum dieser allgemeine Grundsatz des Bürgerlichen Rechts auf Collisionen von Schiffen keine Anwendung finden soll. Enthält dasselbe doch einen entschiedenen Fortschritt gegen das starre römische Recht, welches Jedem den Anspruch versagt, der auch nur die geringste Mitschuld trägt. Die Ungerechtigkeit dieses Grundsatzes ist bei uns vielfach auch bei Entscheidungen in Collisionssachen empfunden worden. Die Gerichte haben entweder in der That gegen *levissima culpa*, einer geringen Unvorsichtigkeit, beispielsweise wegen nicht genügender oder

nicht frühzeitiger Mässigung der Geschwindigkeit des einen Theiles dessen Klage abgewiesen, obgleich derselbe durch grösste Fahrlässigkeit des andern Theils einen enormen Schaden erlitten hat, oder sie sind um dieses unbefriedigende Resultat zu vermeiden, über die vorhandene, weil nur geringe Mitschuld des einen Theils hinweggegangen, und haben ohne Rücksicht auf das bestehende Gesetz dem Hauptschuldigen den ganzen Schaden auferlegt. Die Einführung der proportionellen Theilung wird daher auch bei uns im Interesse der Schifffahrt und der Rechtsprechung liegen.

Der Nautische Verein zu Hamburg hat hiernach die folgende Resolution gefasst:

Der Nautische Verein zu Hamburg erachtet es für dringend erwünscht, dass eine gleichmässige Behandlung der Frage der Schadenstheilung bei Collisionen im Falle beiderseitigen Verschuldens bei den schiffahrttreibenden Völkern erwirkt werde, und hält seinerseits eine proportionelle Theilung des gesammten Schadens, je nach Grösse des Verschuldens der Betheiligten, für die zweckmässigste Regelung der Frage.

### Gedanken eines alten Seemannes über „hochdeutsche Verdunkelungen niederdeutscher Seemannswörter“ des Herrn Marine-Oberpfarrer Goedel.

Von Fritz Schemel in Cronthal bei Crone a. d. Brahe.

Motto: Die Theorie ist eine alte Frau,

Sie weiss und kennt gar Alles sehr genau;  
Du hörst ihr staunend zu, wenn weis' sie spricht,  
Sie kann gut reden — handeln kann sie nicht. —

Die Praxis ist ein junges Mägdlein  
Die keck ins frische Leben tritt hinein,  
Die kühn die Rose sich vom Strauche bricht,  
Sie will nur handeln — reden will sie nicht.

Die Alte schüttelt sorgenvoll das Haupt  
Und spricht: „Was doch die Jugend sich erlaubt!“  
Das Mägdlein lacht: „Ich glaub' nicht an das Zünft'ge,  
Das Wirkliche erscheint mir das Vernünft'ge.  
„Cervus“, Aus den Fliegenden Blättern.

Eine Abhandlung über unsere niederdeutsche Seemannssprache zu schreiben, ist gewiss eine sehr dankbare Aufgabe, aber so schön sie ist, so schwierig ist sie auch. Schwierig ist sie deshalb so sehr, weil zu ihrer glücklichen Lösung durchaus erforderlich ist, dass der Schreiber einmal practischer Seemann, der, abgesehen von der Kenntniss seemännischer Ausdrücke, auch gelernt haben muss, seemännisch zu denken und zu empfinden, dann aber gleichzeitig Gelehrter sein muss, der eine umfassende Kenntniss der altdutschen Sprachen besitzt.

Sobald sich Jemand, der nur einer dieser beiden Berufsarten, oder was noch schlimmer, keiner der-

selben angehört, an die Aufgabe heranwagt, wird die Arbeit immer etwas unvollkommenes und dilettantenhaftes bieten. Da es nun wohl so leicht nicht vorkommen dürfte, dass Jemand diese zwei Berufsarten in seiner Person vereinigt, so müssten sich aus jeder derselben Personen zusammenfinden, die durch gegenseitigen Gedankenaustausch das erstrebte Ziel zu erreichen suchen. Das kann doch in unseren grossen Seestädten unmöglich schwer fallen. Unsere niederdeutsche Seemannschaft besitzt in ihren fachmännischen Ausdrücken und Bezeichnungen einen so uralten und kostbaren Schatz, wie kein anderes Gewerk. Dass es ihr gelungen, diesen Schatz, durch die Jahrtausende hindurch, so rein und klar zu erhalten, ist dem Umstande zuzuschreiben, dass derselbe nicht in einem einzelnen Gemeinwesen, sondern auf hunderten, räumlich von einander getrennten Schiffen gehütet und gewahrt wurde: wesentlich aber auch dem Umstande, dass sich der Seemann in den letzten Jahrhunderten, als in dem platten Theile von Deutschland das oberdeutsche das niederdeutsche, erst als Schrift und dann als Umgangssprache, mit Erfolg zu verdrängen begann, gegen alles Hochdeutsche streng ablehnend verhalten hat.

Jan Maat bezeichnet in seiner derben Weise jeden Hochdeutschen, zumal, wenn er einen besseren Rock trägt, als Schachsnider. Dass das Wort altdeutsch Schattsneider -Vielschneider bedeutet, weiss er heute garnicht mehr, er weiss nur, dass er Jemand damit herabwürdigt. Wenn unser Freund nun auch im Vollbewusstsein seiner Kraft und seines Könnens, dem Hochdeutschen gegenüber etwas mehr Hochmuth zur Schau trägt, als gerade erforderlich, so wollen wir ihm darum nicht gram sein, im Gegentheil, wir wollen uns dessen freuen, ist er doch dabei von dem richtigen Gefühle geleitet gewesen, dass von dieser Seite seinem Schatze die grösste Gefahr drohe.

Heute erstrahlt er noch leidlich klar, aber wie lange wird es noch dauern, bis er gänzlich verdunkelt dasteht, behindert durch die Annahme des Hochdeutschen als Umgangs- und Commandosprache in der Kaiserlichen Marine und das Eindringen hochdeutscher Elemente.

Dass die berufenen Ausleger des seemännischen Gedankens nicht in der Kriegsmarine und den derselben nahestehenden Kreisen zu suchen sind, beweist ein in der „Marine-Rundschau“ erschienener Aufsatz von Herrn Marine-Oberpfarrer Goedel über hochdeutsche Verdunkelungen niederdeutscher Seemannswörter, der auch in No. 46—52 dieses Blattes, Jahrgang 1895, abgedruckt ist. Der Herr trägt damit wesentlich zu weiterer Verdunkelung bei und möchte ich deshalb seine Abhandlung nicht unwiderlegt durchgehen lassen, damit nicht etwa nach hundert Jahren sich einer auf den Ver-

fasser als Autorität beruft, wie dieser auf den alten Adam von Bremen; denn auch der Baum, von dem der genascht, war kein Baum der Erkenntniss.

Nun wird wohl kein Mensch in Abrede stellen, dass dazu ein gewisser Muth gehört, dem sehr rede- und schriftgewandten Herrn Verfasser mit gänzlich andern Ansichten entgegenzutreten zu wollen, aber fussend darauf, dass mich am 5. Juli 1867 eine hochlöbliche hamburgische Deputation für Handel und Schifffahrt für den Dienst als Steuer- mann und Seeschiffer erster Classe hinreichend erfahren befunden hat und im Vertrauen auf mein gutes seemännisches Gewissen, wag ich's.

Ganz allgemein möchte ich vorweg bemerken, wenn einer das uns überlieferte Wort deuten will, so soll er es eben nur deuten und nicht daran deuteln. — Vor allen Dingen soll er sich hüten, die Herkunft des Wortes in einer anderen Sprache zu suchen, als in der deutschen. — Unsere Seemannssprache ist deutsch bis ins innerste Mark — deutsch nicht im landläufigen Sinne, sondern im Sinne von Thind-Volk, der grossen germanischen Völkerfamilie, denn unsere Verwandten die Skandinavier und Angelsachsen haben gleichen Antheil daran. — Wie sich unser Seewesen selbstständig entwickelt hat, so auch dessen Sprache, dieselbe ist frei geblieben von jeder fremdländischen Beimischung. — Unsere Altvordern auf See haben niemals nöthig gehabt, in sprachlicher Beziehung Anleihen bei den Mittellandsee-Völkern zu machen, im Gegentheil, sie waren in der glücklichen Lage, von ihrem Reichthum allen Völkern der Welt was abgeben zu können. — Wer sich dieses stets vor Augen hält, wird niemals in die Versuchung kommen, zur Erklärung unserer Seemannssprache, griechische und lateinische Wörter heranzuziehen, denn dadurch wird er stets auf Abwege gerathen. — Am sichersten wird man zum Ziele kommen, wenn man sich im Geiste in die Zeit zurückversetzt, wo unsere Alten noch die Meere auf ausgehöhlten Baumstämmen befuhren und dann die ganze Entwicklung vom Einbaume bis zum modernen vollgetakelten Schiffe mit durchlebt. —

Nun zum Einzelnen. — Der Herr Verfasser beginnt die „Erklärungen“ mit dem Worte peilen. Peilen, wird ausgeführt, kommt von Pegel und ist die Bedeutung ganz allgemein die des Messens, keinesfalls aber hat dasselbe mit dem Pfeil etwas zu thun, der vom Bogen fliegt. — Als Erklärung für das Wort „picheln“, könnte man diese Erläuterungen als gelungen bezeichnen, bei „peilen“ sind dieselben verfehlt. — Das Wort „peilen“ hat mit dem Pfeile sehr viel zu thun, wenn auch nicht mit dem, der vom Bogen fliegt, sondern dem Wurfspiess, altdeutsch Pfil, der übrigens nicht seinen Namen von dem lateinischen pilum herleitet, sondern mit demselben gemein hat. — Peilen hat zweierlei



Erstlich das Messen des Wasserstandes in Tiefen mit einem Stocke. — Die Alten bedienten sich hierzu ihres Wurfspiesses, des Pflils, mit dem sie über den Grund hintasteten. — In grösseren Tiefen, als sie mit ihrem „Pfil“ peilen konnten, konnten ihnen bei ihren flachgehenden Messungen nicht gefährlich werden. — Als dann mit der Grösse der Schiffe der Pfil nicht mehr ausreichte, griff man zum Loth, dem Blei, that aber heute noch der Seemann einen sehr grossen Unterschied zwischen lothen und peilen, indem er für grosse Tiefen, letzteres gebraucht, wie z. B. das Messen des Wasserstandes in Schiffen, im Pumpsoot.

Man wird das Wort „peilen“ gebraucht um die Richtung eines entfernten Gegenstandes festzustellen. Dies geschieht, indem man mit ausgestrecktem Arm über die hochgestellte Hand auf den betreffenden Gegenstand zielt, genau so wie man über ein Ziel sein Ziel ins Auge fasst und die gefundenen Richtung dann mit dem parallel laufenden Arm gestrichle vergleicht.

Man zu Kielschwein. Der Herr Verfasser ist Herr Reinhold Werner vollständig darüber im Irrthum, dass dieses Schwein überhaupt kein Schwein ist, sondern dass das niederdeutsche Swin mit geistlicher Erklärung zu erklären sei. — Einen Sinn weiss er nicht zu bringen, das glaube ich recht gern; warum soll denn das Wort nicht so stehen, wie es nämlich „Kölswin“? Ich behaupte nun dem Herrn: „Düt swin is doch en swin“, sogar ein Schwein. Wenn wir auf den Ursprung unseres Schiffbaues zurückgehen, so finden wir in der ersten Zeit die glatt ausgehöhlten Baumstämme als Fahrzeug. In der Weiterentwicklung sehen wir, wie man in einen Grundbalken Krummholten einbaute und diese mit Brettern von aussen bekleidete. Nun musste dem Kinde doch im Gegensatze zu den Einbaume ein Name gegeben werden und da man gern aus der häuslichen bekannten Umgebung entnommen wurden, lag es nahe, einen Verzug zu ziehen, zwischen dem neuen Schiffe und dem eines Schweines welches ausgenommen Krummholz hängt. „Kölswin“ würde demnach das bzw. zum Abkühlen hängendes Schwein sein. Das Wort köl = kühl ist uns noch in anderen Namen erhalten: die Vereinigungs- oder beiden Elbarme unterhalb Hamburg heisst Köhl und d. i. Kalterbrand und zwar deshalb, weil beim Zusammentreffen der Strömungen das Wasser abkühlt, kalt brennt, ohne Erwärmung.

Man nun aber bei dem Bilde von dem kalten Schiffe zu bleiben, in dem also der Grundbalken das Rückgrat und die Krummholten die Rippen bilden, so sagen wir heute noch, wenn ein Schiff den Grundbalken gebrochen: „Das Schiff hat das Kreuz gebrochen.“

Wir sagen heute noch, wenn ein Schiff hinten überladen: „das Schiff liegt zu tief im Gatt“. Wir nennen heute noch ein offenes Lastschiff, bei dem das Gerippe zu Tage liegt, einen Ewer. Wir unterscheiden zwischen Galeasse und Galeassewer, ersteres ein gedecktes Fahrzeug, letzteres ein offenes. Der Vergleich hat zuerst sicher der ganzen Bauart gegolten, als man aber anfang, die Rippen auch inwendig zu bekleiden, und sie dadurch dem Auge entzog, ist die Bezeichnung an dem einzigen hervorspringenden Theile dem Grundbalken haften geblieben. Wenn diese Erklärung mit kalt nicht genügt, der mag auch an hohl denken, denn das k im altdutschen ist im hochdeutschen vielfach in h übergegangen, hat aber bei unseren conservativen Seeleuten diese Wandlung nicht mitgemacht. Dies zu ergründen, will ich gern den Gelehrten überlassen, im Effect ist es dasselbe, ob kaltes oder hohles Schwein.

Vielleicht noch verdunkelter, sagt Herr Goedel, ist aber das seemännische Wort Davit! Darin stimme ich mit ihm überein, dass das Wort mit dem seligen Könige David nichts zu thun hat. Wenn er uns aber mit dem alten Adam von Bremen einreden will und uns mit einem grossen Aufwand von Beispielen glauben zu machen sucht, dass der Davit einen hölzernen Balken darstelle, genannt Dove Jütte, an dem sich Jan Maat durch Umarmung angenehm aufgeregt hätte und dabei den Reim anzieht: „Jumpfer Jütte mit dem holten Titte“, so muss ich hiergegen, Namens der gesamten Seemannschaft protestiren und diese Erklärung weit abweisen. Wenn man soote Jan sich auch über das dove hinwegsetzen würde, über das holtene niemals. Solch eine Erklärung, — dann lieber gar keine. Das Wort Davit ist zusammengesetzt aus dal = nieder und wide = Weide und bedeutet einen Galgen. Die Alten bedienten sich zum Hängen ihrer lieben Nebenmenschen der zu einem Stricke gedrehten Weidenruthe, daher heisst es auch im Mittelhochdeutschen bi der wide, bei Strafe des Hängens. Sollte ich mich in meiner Annahme irren, so hoffe ich wenigstens nicht damit anzustossen. Im Anschluss an den missglückten Vergleich mit der tauben Jütte, bringt Herr G. einen andern. Er sagt: „Wenn ein Schiff vor dem Winde segelt und dem Manne am Ruder ein Ausblick nach vorn verschafft werden soll, so werden Grosseegel und Fok durch einen Aufholer, welcher durch einen Block an der Raa läuft, etwas aufgenommen. Die so entstehende frei werdende Form heisst „Kerke-dortje“, Kirchenthüchchen. Den Ausdruck kenne ich nicht, sollte er aber dennoch vorkommen, so dürfte er wohl Keekdör = Durchkiek heissen. Aber auch dieses ist wenig wahrscheinlich, denn der Zweck weshalb bei raumen Winde die hinteren Segel, aber auch nur diese aufgeholt werden, ist der, dass der Fok voll Wind steht. — (Forts. folgt.)

## Die Nachprüfung der Seeleute auf Farbenblindheit und Sehleistung in vorgerücktem Alter, und die Resolution des „Deutschen Nautischen Vereins“.

Von Dr. A. Weiland, Augenarzt in Hamburg.

Auf dem 27. Deutschen nautischen Vereinstage in Berlin am 17. Februar 1896 wurden in den Verhandlungen über die Farbenblindheit der Seeleute vom Hafenarzt Dr. Nocht folgende 6 Thesen aufgestellt:

1. Farbenblinde und Leute mit einer Sehleistung von weniger als  $\frac{1}{2}$  auf dem besseren Auge ohne Mitwirkung von Gläsern sollen von jeder, im engeren Sinne seemännischen Beschäftigung auf Seeschiffen ausgeschlossen sein.
2. Es ist deshalb erforderlich, dass alle auf Seeschiffen in seemännischem Dienst beschäftigte Personen in Bezug auf ihr Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen untersucht werden.
3. Die Untersuchung ist beim Beginn der Beschäftigung als Seemann anzustellen und Ertheilung des Steuermanns- und Schifferpatentes, sowie in dem auf das 45. folgende Lebensjahr zu wiederholen. — Ferner wird eine solche Untersuchung empfohlen: nach Augenerkrankungen, nach schweren Allgemeinerkrankungen, nach schweren Verletzungen (Hirnerschütterungen u. dergl.), nach Skorbut und Nachtblindheit, bei übermässigem Tabacks- und Alkoholgenuß.
4. Die Untersuchung soll durch einen Arzt vorgenommen werden. Der Untersuchte kann die Zuziehung eines Augenarztes verlangen.

Die Untersuchung auf Farbenblindheit erfolgt mittelst des Holmgreen'schen Verfahrens. Wer die Prüfung nicht besteht, gilt als farbenblind. Verräth der Zögling Zaudern oder Unsicherheit, ohne grobe Fehler zu begehen, so soll noch eine Untersuchung mittelst farbiger Signalgläser, event. unter Zuziehung nautischer Sachverständiger vorgenommen werden. Wer diese Prüfung nicht besteht, gilt als farbenbild.

Das Sehvermögen werde durch die Snellen'schen Schproben festgestellt. Daneben ist aber der Brechungszustand des Auges durch Gläser event. durch den Augenspiegel zu bestimmen und ein entsprechender Vermerk in die Papiere der Untersuchten einzutragen.

5. Auch für die Küstenschiffahrt sind entsprechende Bestimmungen wünschenswerth.
6. Es ist wünschenswerth, dass bei den gerichtlichen Untersuchungen über Unglücksfälle zur See ein grösserer Werth als bisher auf die Feststellung etwaiger Fehler des Gesichtsinnes bei den Beteiligten gelegt werde.

Gegen die 3. These wurden von dem Herrn Vertreter des Reichsamts des Innern Bedenken erhoben und die Frage aufgeworfen: „Welche Folgen rechtlicher Art sollen sich an ein ungünstiges Ergebniss einer wiederholten Prüfung knüpfen? „Bisher konnte nur nach einem Seeunfall durch Spruch des Seeamtes dem Inhaber der Befähigungsnachweis für die Ausübung des Berufes entzogen werden“. Da diese Frage wieder auf der Tagesordnung des nächsten Vereinstages steht, so dürfte es sich empfehlen dieselbe auch einmal vom ärztlichen Standpunkte aus zu beleuchten.

Was nun zunächst die Farbenblindheit betrifft, so kann es sich bei einem ungünstigen Ausfall der Wiederholungsprüfung, vorausgesetzt, dass die erste Prüfung mit aller Sorgfalt, von damit vertrauten Aerzten ausgeführt ist, natürlich nur um die Constatirung einer erworbenen Farbenblindheit handeln.

Während nun die angeborene Farbenblindheit keine Krankheit ist, welche durch ein körperliches Leiden bedingt wird

das den Betroffenen nöthigt zum Arzt seine Zuflucht zu nehmen, auch keine Störung in der Sehleistung bedingt, sondern nur auf einem angeborenen Mangel des Farbensinnes beruht, ist die erworbene Farbenblindheit immer ein Symptom einer schweren Erkrankung und zwar meistens nicht nur der Augen allein, sondern oft auch des gesammten Organismus, des Gehirns und des Rückenmarkes.

Im Gegensatz zur angeborenen Farbenblindheit geht die erworbene immer mit Störungen der Sehleistung und häufig auch anderer Functionen der Augen z. B. des Gesichtsfeldes einher.

Es würde sich demnach bei der Constatirung erworbener Farbenblindheit immer um erkrankte Personen handeln. Bei Manchen tritt nun die Störung des Farbensinnes und der Sehleistung erst in einem Stadium auf, in welchem die Allgemeinerkrankung, sei es des Gehirns oder des Rückenmarkes schon derartig weit vorgeschritten ist, dass die Befallenen für den seemännischen Beruf überhaupt nicht mehr fähig sind, doch giebt es auch Fälle, bei denen Störungen von Seiten der Augen die ersten und einzigen Symptome sind, welche in ihren Anfangsstadien den Befallenen nicht wesentlich beunruhigen, geschweige denn ihn veranlassen könnten seinen Beruf aufzugeben. Darin liegt eben die Gefahr und solche Leute im Interesse der Sicherheit von Menschenleben und Capital zu invalidisiren, dafür muss meines Erachtens durch eine Nachprüfung eine gesetzliche Handhabe geschaffen werden, damit es nicht nöthig ist erst einen Seeunfall abzuwarten auf Grund dessen der Befähigungsnachweis zur Ausübung des Berufes entzogen werden kann.

Unzertrennlich von der Nachprüfung auf Farbenblindheit und mindestens von gleicher Bedeutung ist diejenige auf Prüfung der Sehleistung, doch liegen hier die Verhältnisse noch etwas anders.

Ein Mann kann in vorgerücktem Alter sich des besten Wohls und einer kernigen Gesundheit erfreuen und doch eine Abnahme der Sehleistung haben, ohne dass dafür eine Krankheit des Auges im ärztlichen Sinne verantwortlich zu machen wäre. Es sind dies solche Leute, welche in ihrer Jugend übersichtig waren. Der Uebersichtige muss um in die Ferne deutlich zu sehen seine Linse im Auge vorwölben, er muss accommodiren. So lange er jung ist geschieht dies ohne jegliche Anstrengung. Mit dem zunehmenden Alter nimmt jedoch diese Fähigkeit ab, und damit tritt eine allmähliche Abnahme der Sehleistung ein. „Je grösser der Grad der Uebersichtigkeit, desto früher erfolgt dieselbe“. Diesen Zustand kann man schon bei der ersten Prüfung erkennen und sollte daher übersichtige Aspiranten vor dem Seemannsberuf, selbst bei guter Sehleistung warnen, und dieselben auf die Folgen für später aufmerksam machen.

Ausser der Uebersichtigkeit sind es dann wiederum die Augenerkrankungen in ihren verschiedenen Formen mit und ohne Störungen des Farbensinnes welche die Sehleistung herabsetzen können. Meines Erachtens ist es auch hier dringend erforderlich gesetzlich jedem Seemann, der nicht die Sehleistung hat, welche sein Beruf von ihm fordert, die Befugnis zur Ausübung desselben zu entziehen, damit es nicht, wie es dem Verfasser bekannt, möglich ist, dass ein auf einem Auge erblindeter und auf dem andern an Schnervenschwund mit Gesichtsfeldeinschränkung leidender Lootse, oder dass Kapitäne und Steuerleute fungiren, denen es nicht möglich ist von der Commandobrücke auf 10 Meter Gegenstände zu erkennen.

Ogleich ich nun auch eine obligatorische Nachprüfung der Seeleute auf Sehleistung und Farbenblindheit in einem bestimmten Lebensalter, nach Augenerkrankungen, nach schweren Allgemeinerkrankungen und Verletzungen des Kopfes, welche erfahrungsgemäss Selbststörungen herbeiführen können, für wünschenswerth halte, so erscheint es mir auch ungleich wichtiger, Verordnungen zu schaffen, nach welchen Nachprüfungen zu jeder Zeit auf

Interessenten, seien es Rhedereien, Kapitänen etc. werden können, mit der rechtlichen Konsequenz, dass ein ungünstiges Ausfallen der Prüfung eine Entziehung des Zeugnisses und bei anderen Chargen ein Ausschluss von der Anmusterung zur Folge haben muss.

Derartige Verordnungen könnten jedoch nur nach Durchgang der auf dem letzten „Deutschen Nautischen Vereins“ angenommenen Resolution eingeführt werden, da sonst die in späteren Jahren Zurückgewiesenen eine sehr schlechte Lage sein würde.

Die Resolution hat folgenden Wortlaut:

Der Deutsche Nautische Verein hält es für wünschenswert, dass Leute, die sich dem Seemannsberuf (Deckdienst) widmen wollen, vor der erstmaligen Anmusterung auf Farbenblindheit und Sehschärfe geprüft werden, und dass diese Untersuchung bei Eintritt in die Schule zum Zweck der Vorbereitung für die Steuermanns- und Schifferprüfung wiederholt, oder spätestens bei Ablegung der Prüfung.

Farbenblinde, sowie solche Leute, deren Sehleistung ohne Hilfe von Gläsern weniger als die Hälfte der normalen Sehleistung beträgt, sollen nicht angemustert werden, bezw. Steuermanns- und Schifferaspiranten in Betracht kommen, welchen das Befugnis zur Ausübung dieses Gewerbes verweigert werden."

Verfasser möchte zum Schluss noch die Wichtigkeit dieses Themas durch seine Erfahrungen illustrieren:

In den letzten 3 Jahren sind von ihm (durch Vermittlung eines Arztes, welcher von einzelnen Rhedereien engagiert ist, vor der Anmusterung die Besatzung auf ihren Gesundheitszustand zu untersuchen, und der hierbei auch, wie es nicht von ihm geschieht, den Augen seine Aufmerksamkeit widmet), 36 Leute, welche hinsichtlich ihrer Augen beanstandet wurden, auf ihre Sehleistung untersucht worden. Unter diesen waren 36 zurückgewiesen, während 39 angenommen wurden. Bei sei noch erwähnt, dass Leute mit  $\frac{1}{3}$  und  $\frac{1}{4}$  der normalen Sehleistung, wenn dieselben eine längere Fahrzeit sich hatten, um nicht hart zu erscheinen, noch unterlassen zugelassen wurden. Unter den 36 Zurückgewiesenen befanden sich alle Stufen vom Schiffsjungen bis zum Steuermann, letzteren sogar einzelne, welche nur eine Sehleistung von  $\frac{1}{10}$  der Normalen und weniger hatten. Die Hälfte aller Zurückgewiesenen hatten überhaupt nur eine Sehleistung von  $\frac{1}{10}$ . Unter waren Leute mit Kurzsichtigkeit, Schwachsichtigkeit und schweren Augenleiden. Solange keine gesetzlichen Bestimmungen dem entgegenstehen, werden solche Leute auf keine Stellung suchen, auf welchen eine Untersuchung nicht möglich ist, und welche Gefahren dadurch entstehen können, die jeder, welcher mit der Seefahrt zu thun hat einsehen und würdigen wissen.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Fünftes Rundschreiben.

#### I. Vereinstag.

Mit diesem Rundschreiben gelangt die Tagesordnung des fünfzigsten Vereinstages am 22. und 23. Februar in Berlin zur Versendung.

#### II. Französisches Leuchtfeuerwesen.

Dem Herrn Staatssekretär des Reichs-Marineamts verbleibe wir eine Anzahl Exemplare von Sonderabdrücken der Marine-Rundschau, Heft XI und XII, 1896, welche den Bericht des zum Studium des französischen Leuchtfeuerwesens nach Frankreich entsandten Marine-Bauingenieurs Peck, welche ich den Mitgliedern, soweit der Vorrath anr. Verfügung stelle.

#### III. Veröffentlichung der Eisberichte.

Der Kieler Nautische Verein wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Eisberichte in diesem Jahre in bedeutend ge-

ringerem Umfange zur Veröffentlichung gelangen, als in den Vorjahren. Der Grund hierfür liegt in der Thatsache, dass für dieselben jetzt ein nicht unerhebliches Abonnementsgeld erhoben wird, für dessen Entrichtung, namentlich bei den kleineren Zeitungen ein hinreichendes Interesse nicht vorhanden ist. Da diese Eisberichte sich allgemein als nützlich erwiesen haben und deren möglichst weite Verbreitung erwünscht ist, so ersucht der Verein die Angelegenheit auf dem Vereinstag zu verhandeln um etwaige Erleichterungen herbeizuführen. Ich habe diesen Gegenstand demnach auf die Tagesordnung gesetzt.

#### IV. Prüfung der Küstenschiffer in den Fächern der Nautik und Seemannschaft.

Von dem Seeschiffersverein in Danzig wird nachstehender Antrag für den Vereinstag angemeldet:

„Wir wünschen, dass bevor ein Küstenschiffer die Zulassung zur Ausübung seines Gewerbes erhält, er in nachstehenden Fächern der Nautik und Seemannschaft geprüft werde:

1. Begriff der geographischen Breite und Länge.
2. Aufstellung und Gebrauch des Steuerkompasses.
3. Einrichtung und Gebrauch des gewöhnlichen Logs.
4. Gebrauch der Seekarten, Eintragung des Schiffsorts nach Peilung, Abstand, Kurs und Distanz, Breite und Länge, sowie nach Lothungen, Ermittlungen von Kurs und Distanz durch die Karte.

#### Aus der Seemannschaft:

1. Kenntniss der Vorschriften zur Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See: über das Verhalten nach einem Zusammenstoße, sowie über die Noth- und Lootsignale;
2. Kenntniss der Rettungsmaasregeln bei Strandungen und anderen Seeunfällen;
3. Schiffsmanöver bei jedem Wetter, soweit dieselben auf Küstenschiffe Anwendung finden.

Der Verein hält die jetzige Bestimmung, nach welcher die Zulassung als Küstenschiffer nur durch die Zurücklegung einer, nach dem Ablauf des 15. Lebensjahres folgenden, mindestens fünfzigmonatigen Fahrzeit auf Seeschiffen oder Seefischerfahrzeugen bedingt wird, nicht für ausreichend. Es liege die Gefahr nahe, dass, bei der grossen Ausdehnung der der Küstenschiffahrt gestatteten Grenze, das Schiff durch widrige Winde aus Sicht des Landes getrieben werde, und durch Unkenntniss des Schiffers Mannschaft und Eigenthum ernstlich gefährdet werde. In den Unfall-Verhütungs-Vorschriften der Seemannschaft sei das Vorhandensein bestimmter nautischer Instrumente auf Küstenschiffen vorgeschrieben und zweifellos eine Kenntniss des Schiffers in dem Gebrauch dieser Instrumente vorausgesetzt.

#### V. Vertheilung des Schadensersatzes bei Schiffskollisionen im Falle beiderseitigen Verschuldens.

Von dem Nautischen zu Hamburg wird der obige Beratungsgegenstand für die Tagesordnung angemeldet mit dem Bemerkung, dass demnächst mehrere Exemplare einer in Vorbereitung befindlichen Abhandlung über diesen Gegenstand zur Vertheilung an die Einzelvereine eingehen werden. (An anderer Stelle unseres Blattes abgedruckt.)

#### VI. Wegerecht der Fischdampfer.

Der Deutsche Seefischersverein meldet zur Tagesordnung des Vereinstages ein Referat an: „Ueber die Stellung der Fischdampfer in dem Entwurf des neuen See-Strassenrechts, sowie über die daraus erwachsende Unsicherheit im Seeverkehr“. — Ich verweise auf die bezüglichen Verhandlungen der Jahre 1893 und 1894.

#### VII. Farbenblindheit der Seeleute.

Der Nautische Verein zu Papenburg ist der Ansicht, dass erst erwiesen werden muss, ob Seeleute, welche in



jungen Jahren nicht farbenblind waren, das später werden — Präzedenzfälle liegen nicht vor — bevor die schon genügend mit derartigen Pflichten belasteten Schiffahrtskreise, noch mit periodisch wiederkehrenden Untersuchungen bedacht werden. Jedem Kapitän stehe frei, seine Mannschaft vor der Anmusterung mit Hilfe seiner Signallaternen zu untersuchen.

Der Nautische Verein zu Emden hält das vorliegende Beobachtungsmaterial für zu mangelhaft und unzuverlässig um daraus folgenschwere Schlüsse zu ziehen.

Der Seeschifferverein in Stettin erklärt sich mit der Untersuchung der älteren Seeleute einverstanden, wenn die Folgen solcher Untersuchung bei Beurteilung von Alters und Invalidenrenten in Rechnung gezogen werden können.

#### VIII. Prüfung der Schiffer und Steuerleute in den Gesetzen über die Wirbelstürme.

Der Seeschifferverein Stettin wünscht, das Schiffer und Steuerleute in den Gesetzen der Wirbelstürme obligatorisch geprüft werden. Der Nautische Verein zu Emden schliesst sich dem Gutachten des Herrn Dr. Schilling-Bremen an (Anlage des III. Rundschreibens). Der Nautische Verein zu Papenburg äussert sich dahin, dass ein Seesteuermann ohne Schifferexamen unter Anleitung seines Kapitäns und auch wenn es sein muss, allein aus den eingehenden Segelanweisungen jener Gegenden wohl erschen könne worin die Anzeichen des Herannahens eines Wirbelsturmes bestehen, wie er mit dem Schiff manövrieren müsse, um dem Wirbelsturm möglichst aus dem Wege zu gehen; hierauf komme es hauptsächlich an, das Manövrieren im Sturme selbst regeln sich von selbst. Der Verein bedauert die Aufhebung der Verordnung von 1869, nach den von zwei Steuerleuten eines Schiffes in grosser Fahrt einer das Schifferexamen abgelegt haben musste. Die Einführung der Theorie der Wirbelstürme in die Steuermannskurse wird, als diese zu sehr belastend, nicht empfohlen. Dagegen möchte es nach Ansicht des Vereins zweckmässig sein in die Seeschifferkurse manche für die Praxis der Schiffahrt fast nichts bedeutende Repetitionskurse, wie mathematische Disziplinen, zu Gunsten anderer in die Praxis mehr eingreifende Lehrgegenstände fallen zu lassen. Die Prüfung zum Seesteuermann in jenen Disziplinen wird als genügend angesehen, auch seien die Schifferkurse bei einer Durchschnittsdauer von 3 bis 3½ Monaten an durchzuarbeitendem Material schon sehr stark belastet.

IX. Bezüglich der Desertion der Seeleute äussert sich der Nautische Verein zu Papenburg dahin, dass das einzige Mittel zur Verhütung derselben, neben gehöriger Behandlung, der Seeleute, in jedesmaliger Verfolgung des Falles durch Strafantrag bestehe; eine Verschärfung der jetzigen Strafen wäre anzustreben. Als Grund der Desertion älterer und erfahrener Seeleute bezeichnet der Seeschifferverein zu Stettin in den meisten Fällen die in Deutschland üblichen niedrigen Löhne. Die deutschen Seeleute seien als tüchtige und brauchbare Arbeiter bekannt und würden im Auslande besser bezahlt, so dass sie dort ein besseres Auskommen fänden. Bei den jüngeren Leuten trage die Leichtgläubigkeit und Unerfahrenheit, sowie die Verführung durch Boardmaster, Schlaf- und Heuerbaase dazu bei die Desertionen zu vermehren. Als Abhilfe wird u. A. die Belehrung über Invaliditäts- und Altersversicherung bezeichnet.

#### X. Bau der Seeschiffe mit überhängendem Vordersteven.

Der Nautische Verein zu Emden spricht sich für den Bau der Schiffe mit überhängendem Vordersteven aus, wenn hierfür Vereinbarungen auf internationalem Wege erzielt werden. Der Nautische Verein zu Papenburg ist der Meinung, dass die abschwächende Wirkung dieser Bauart bei Kollisionen nicht zu verkennen ist. Die Ansicht des Seeschiffervereins zu Stettin geht dahin, dass so lange es

nicht zu ermöglichen ist eine internationale Vereinbarung herbeizuführen, die einzelnen Interessenten eine Veränderung nicht schaffen können, obgleich der Verein den Vortheil der überhängenden Steven gegenüber der senkrechten würdigt.

#### XI. Signalwesen.

Dem Nautischen Verein zu Emden erscheint das von dem Fregatten-Kapitän a. D., Herrn Vreede, vorgeschlagene Signalsystem zu kompliziert um Nutzen stiften zu können, zumal das im Gebrauch befindliche sich eingebürgert hat, und so geläufig ist, dass Neuerungen nicht zu empfehlen seien, wenn sie nicht bedeutende Besserung bringen. Dieselbe Ansicht äussert der Nautische Verein zu Papenburg. Der Seeschifferverein zu Stettin hält dieses System auch auf kleineren Handelsschiffen als Tag- und Fernsignal anwendbar und praktisch, dagegen als Nacht- und Schallsignal besonders für kleinere und mit der nur unumgänglich notwendigen Mannschaft versehene Schiffe für schwer durchführbar. Der Verein bezeichnet es als wünschenswerth, wenn die Signale vorerst längere Zeit praktisch erprobt werden könnten.

Bezüglich der Errichtung von Signalstationen wird von dem Seeschifferverein zu Stettin auch eine solche für Rixhöft gewünscht.

XII. Zerstörung treibender Wracks im atlantischen Ozean sowie in noch anderen frequentirten Meeren wird vom Nautischen Verein zu Papenburg als von grosser Bedeutung bezeichnet und befürwortet, wenn es international in die Hand genommen werden soll. Die Kauffahrteiflotte hiermit beauftragen, heisse zu grosse Forderungen an dieselbe zu stellen, weil dafür nicht nur die nöthige Menge von Sprengstoffen an Bord, sondern auch die Anwendung derselben der Mannschaft bekannt sein müsse. Der Nautische Verein zu Emden äussert sich in derselben Weise und will die Kriegsmarine mit dieser Aufgabe beauftragt wissen. Auch der Seeschifferverein in Stettin ist der Ansicht, dass es Sache der Regierungen bzw. der Kriegsmarinen sei, solche Zerstörungen zu veranlassen; die Handelsfahrzeuge könnten, wegen der häufig geringen Besatzung und der Unannehmlichkeiten in den Häfen — wegen geringer Dynamitladungen — nicht damit beauftragt werden.

XIII. Befahren von engen Gewässern. Der Nautische Verein zu Papenburg spricht die Ansicht aus, dass die jetzigen Ausweichvorschriften auch für enge Gewässer genügen; ein geschicktes Ausweichen von Schiffen in engem Fahrwasser lasse sich nicht durch Vorschriften erzwingen; es sei besonderes Gewicht zu legen auf die Ausbildung der Lootsen.

Im ähnlichen Sinne äussert sich der Seeschifferverein zu Stettin, dass es wegen der verschiedenen lokalen Verhältnisse aussichtslos erscheine, die einzelnen Vorschriften in Uebereinstimmung zu bringen. Gewünscht wird, dass den Schiffsführern Gelegenheit gegeben wird, sich mit den bestehenden Hafen- und Lootsenordnungen bekannt zu machen.

Ich nehme hierbei Bezug auf meine bezüglichen Bemerkungen im vierten Rundschreiben.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.  
Sartori.

## Die Finanzen und der Handel Chinas.

Von M. Lewski.

Die gegenwärtigen Ereignisse in Ostasien, welche in der nach dem chinesisch-japanischen Kriege dort eingetretenen Verschiebung der Machtverhältnisse ihre Ursache haben, lenken die allgemeine Aufmerksamkeit auf China, und es erscheint daher von Interesse, einen Blick auf die wirtschaftlichen Zustände des chinesischen Reiches zu werfen, welches 360 Millionen Einwohner zählt und das grösste, sowie das älteste Reich der

Weit ist. Für das Ausland kommen vornehmlich die Finanzen des Reiches, sowie der Aussenhandel in Betracht, erstere vornehmlich seit der Zeit, als China bestrebt ist, auf den europäischen Goldmärkten Anleihen aufzunehmen.

Die Einnahmen Chinas bestehen aus folgenden Kategorien: 1. der Grundsteuer (in Geld und Naturalien), 2. dem Salzregal, 3. den Transit- oder Schlagbaumzöllen, 4. den gemischten Steuern, 5. den Zöllen aus den lokalen Zollämtern, 6. den Hafen- oder Seezöllen, 7. den Einnahmen aus dem Verkauf gelehrter Grade, Titel und Würden, und 8. den Naturalsteuern und dem Zins der Vasallen.

Die Grundsteuer hat nach chinesischer Darstellung in den letzten Jahren stark abgenommen. Die gesammte Grundsteuer beträgt demnach nur 33 Millionen Taels (= 1 Dollar) und  $4\frac{1}{2}$  Millionen Djan Korn, was etwa 40 Millionen Taels ausmachen würde. Die Naturalsteuer besteht hauptsächlich in Reis, Bohnen, Weizen, Stroh u. s. w., sie dient vorzugsweise zum Unterhalt der bei Peking konzentrierten Truppen, beträgt in Geld etwa 6 Millionen Taels und wird von den acht südlich von Yangtsekiang gelegenen Provinzen erhoben.

Das Salzmonopol ist ein Staatsregal und bildet die Haupteinnahme des Reiches. Zur proportionellen Vertheilung des Salzes unter die Bevölkerung behufs Erhebung der Steuer ist das Land in sieben Salzbezirke mit strenggeschiedenen Grenzen getheilt. Das in einem Bezirke verkaufte Salz gilt in einem anderen Bezirke für Kontrebande. Dass aber Schmuggel trotzdem im Lande stark verbreitet ist, braucht nicht weiter gesagt zu werden. Das im ganzen Reich gewonnene Salz wird den Staatsagaten übergeben, welche es in bestimmten Quantitäten in die einzelnen Bezirke vertheilen. Die Regierung erzielt jährlich aus dem Verkauf von Salzpatenten und dem Salzzoll eine Einnahme von etwa 10 Millionen Taels.

Die Transitzölle sind eine Steuer auf Waaren, welche im Innern des Landes aus einer Provinz in die andere übergeführt werden. Die Regierung hat diese Steuer nach dem Taiping-Aufstande provisorisch eingeführt, um die Finanzen zu saniren. Gegenwärtig ist diese provisorische Steuer zu einer Reichseinnahmequelle geworden, welche 12 bis 18 Millionen Taels jährlich einbringt, wobei aber ebenso viel mindestens in die Taschen der Beamten fliesst.

Die gemischten Steuern werden von Geschäftsabschlüssen beim Kauf und Verkauf und von den Pfand- und Leihkassen bis zu 3 Prozent von der gezahlten Summe erhoben. Zu den gemischten Steuern gehören ferner die Einnahmen von Stempelpapieren, von den Bergwerken (Gold-, Silber- und Kupferminen), aus den Kampferwäldern, von der Perlenfischerei, von den Diamantenfeldern, aus dem Bambus- und Rohrverkauf, von den Seidenraupenzüchtereien, den Tabak- und anderen Plantagen und aus den einzelnen Handelspatenten. Diese Einnahme beläuft sich auf 1 bis  $1\frac{1}{2}$  Millionen Taels jährlich. Eine ähnliche Ziffer erreichen die Einnahmen von den lokalen Zollämtern, wo ebenfalls ungeheure Missbräuche von Seiten der Beamten vorkommen. Die Einnahmen aus dem Verkauf gelehrter Grade und Titel betragen 1 Million Taels jährlich. Die Naturalabgaben bestehen in Edelmetallen, Rohseide, Thee, Jagd, Porzellan, Edelsteinen, Seidenzeug, Wachs, Zinnober, Früchten, Rohmaterialien und Vieh. Der Werth dieser Naturalsteuer lässt sich schwer bestimmen, da sie fortwährenden Schwankungen unterworfen ist.

Die festesten Einnahmen Chinas bilden aber die Seezölle, da sie unter europäischer Administration stehen und die äussere Schuld sichern. Diese Einnahme beläuft sich gegenwärtig auf 22 Millionen Taels jährlich, erreichte aber diese Höhe erst, nachdem die Europäer über diesen Einnahmeposten die Kontrolle führen begannen. Die Einkünfte Chinas aus den Seezöllen betragen im Jahre 1870: 9,5 Millionen Taels, 1880: 14,3 Millionen, 1890: 21,9 Millionen, 1891: 23,5, 1892: 22,7, 1893: 21,8 und 1894: 22,5 Millionen Taels.

Betrachtet man die Gesamteinnahmen Chinas, so ergibt sich im Durchschnitt eine Summe von etwa 67 Millionen Taels. Dies wäre aber nur das Minimum der Einnahmen; unter gewöhnlichen Verhältnissen erreicht sie eine höhere Ziffer. Nach authentischen Angaben beliefen sich die chinesischen Staatseinnahmen im Jahre 1796 auf 264 Millionen mexikanische Dollars. Im Jahre 1820 betrugen sie 100 Millionen Dollars, im Jahre 1840 78 Millionen Dollars und im Jahre 1883 106 Millionen Dollars.

Was die Staatsschuld Chinas anbetrifft, so ist sie nicht hoch. Zum ersten Male machte China in London im Jahre 1874 eine Anleihe in der Höhe von 620 000 Pfund Sterling und zwar zu 8 Prozent. Alsdann folgten im Jahre 1878 Anleihen in der Höhe von 1,6 Millionen Pfund zu 8 Prozent verzinslich und 1,5 Millionen Pfund zu 7 Prozent verzinslich. Im Juni 1885 kam durch Baring eine 6-prozentige Anleihe Chinas und die Hongkong-Shanghai-Bank eine weitere von 750 000 Pfund zur Emission, beide zu 98 Prozent. Endlich wurde 1887 eine  $5\frac{1}{2}$ -prozentige Anleihe Chinas von 5 Millionen  $\text{M}$  zu  $106\frac{1}{4}$  Prozent in Deutschland emittirt, die in der Zeit von 1893 bis 1902 durch 10 Jahresraten von je 500 000  $\text{M}$  zurückzahlen ist und jetzt noch etwa 103 Prozent notirt. Während des jüngsten Krieges wurde im November 1894 emittirt durch die Hongkong- und Shanghai-Bank eine 7-prozentige Silberanleihe in der Höhe von 1,63 Millionen Pfund zu 98 Prozent, ferner wurde im Februar 1895 eine weitere Anleihe von 3 Millionen Pfund zu  $96\frac{1}{2}$  Prozent auf dem Londoner Markt emittirt. Die gesammte äussere Schuld Chinas beträgt demnach kaum 5 Millionen Pfund oder 100 Millionen  $\text{M}$ , wobei die Zinsenlast von 6 Millionen  $\text{M}$  durch die Seezölle gesichert ist.

Chinas Einfuhr und Ausfuhr stellte sich in Haikuyan Taels seit 1878 wie folgt:

	Einfuhr	Ausfuhr
1878	70 804 027	67 172 179
1880	79 293 452	77 883 587
1882	77 715 228	67 336 846
1884	72 760 758	67 147 680
1886	87 479 323	77 206 568
1888	127 782 893	92 401 077
1890	127 093 481	87 144 480
1892	135 101 198	102 583 525
1894	162 102 911	128 104 522

Die Einfuhr war also stets grösser als die Ausfuhr; ausserdem stieg erstere in diesen 16 Jahren auf über das Doppelte, letztere auf nahezu das Doppelte. Die deutsche Waarenstatistik giebt über den Verkehr mit China folgende Auskunft: Im Specialhandel betrug Deutschlands

	Einfuhr von China	Ausfuhr nach China
	Millionen Mark	
1880	8,44	24,24
1890	7,77	29,86
1891	12,16	32,91
1892	12,49	29,98
1893	15,98	33,27
1894	27,00	28,16
1895	27,03	35,41

## Vermischtes.

**Neue Petroleum-Motorboote.** Mit dem Dampfer „Erato“ ging ein grosses Stahlboot mit Swiderski's Zwillingsmotor nach Singapore. Die Firma Carl Meissner welche dieses Boot kontrahirt hat, liefert auch einen 12m langen Schlepper mit 10 Pferdekraft-Motor ähnlich den Schleppern der Hamburg-Amerika-Linie an die Kartoffel-Grosshandlung J. Voss, Klingenberg 5 für unsern Hafendienst. Das Boot dazu ist bereits bei F. Lemm in Boizenburg a. d. Elbe im Bau.

**Schiffbau. Probefahrt.** Die am Sonnabend, den 16. d. M. unternommene Probefahrt mit dem auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft neuerbauten Dampfer „Theben“ für die Deutsche Dampfschiff-Gesellschaft „Kosmos“ in Hamburg nahm einen sehr guten Verlauf und die gestellten Ansprüche in Bezug auf Geschwindigkeit, Kohlenverbrauch, Manövrierfähigkeit etc. wurden vollkommen befriedigt. Das Schiff hat folgende Grössenabmessungen: Länge 393' 4" Breite 46', Tiefe 30' 8" und ist mit einer Quadruple-Maschine versehen die ausgezeichnet funktionirte. — Eine elegante Kajüteeinrichtung mit grossem Salon befindet sich unter Deck, während im Decksaufbau ein Rauch- und 1 Damensalon angebracht sind. Es sind Kammern für 26 Passagiere I. Classe, 24 II. Classe und ausserdem Einrichtung für 160 Passagiere III. Classe geschaffen. — Alle Räume werden durch elektrisches Licht erleuchtet. Die Ausrüstung des Schiffes ist sehr reichhaltig. Das Schiff führt 7 Boote mit sich, kräftigen Dampfsteuerapparat, 8 Winden und 10 Ladebäume befähigt zum raschen Entlösen der Ladung. Im Uebrigen sind alle zeitgemässen Neuerungen vorhanden. „Theben“ ist ein werthvoller Zuwachs der Flotte obiger Rhederei und giebt der Erbauerin ein ehrendes Zeugniß bezüglich deren Leistungen. Nachdem die Theilnehmer an der Probefahrt zwecks Rückbeförderung nach Flensburg durch einen Fohrredampfer aufgenommen waren, setzte der von Kapitän Patzelt geführte Dampfer „Theben“ seine Reise fort, die ihn zunächst durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Hamburg führte, wo er am Sonntag Nachmittag wohlbehalten ankam. „Theben“ ist für die Fahrten nach der Westküste Südamerikas bestimmt.

**Lübeck.** Die Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck hat mit der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei in Oldenburg i. Gr. wieder einen grösseren Dampfer contrahirt. Derselbe wird bei 17' Tiefgang eine Ladefähigkeit von 2000 Tons erhalten. Es ist dies der sechste Dampfer, der der Kochschen Werft von der genannten Firma in Auftrag gegeben wird. — Ausser diesem Bau befinden sich noch zwei 600 Tons-Seeleichter in Arbeit, und mehrere hiesige und fremde Dampfer haben behufs Vornahme von grösseren Reparaturen an die Werft gelegt.

**Invaliditäts- und Altersversicherung der Seelente.** Die Beiträge für die versicherungspflichtigen Seeleute sind von den Rhedern an die Geschäftsstelle für die Invaliditäts- und Altersversicherung der Seeleute in Lübeck abzuführen und zwar stets für das abgelaufene Jahr in den ersten sechs Wochen des neuen Jahres. Die Beitragszahlung hat von den Rhedern ohne Aufforderung zu erfolgen. Für den Fall der Nichtinnehaltung der Frist sehen die betreffenden Bundesrathsvorschriften Ordnungsstrafen vor. Wir bringen deshalb den Rhedern die ihnen obliegende Verpflichtung in Erinnerung.

**Ein nach ganz eigenartigem System construirtes Trockendock** ist vor Kurzem im Hafen von San Francisco dem Verkehr übergeben worden. Abweichend von den bisher üblichen schwimmenden Trockendocks und jenen, welche ein verschliessbares, nach Einfahrt des Schiffes leer zu pumpendes Bassin vorstellen, wird das neue Dock durch eine von eisernem Trägerwerk konstruirte Bühne gebildet, die mit den Langseiten an den Ketten von Flaschenzügen aufgehängt ist, welche letztere durch hydraulische Pressen bethätigt werden. Die Bühne kann durch diese Hebevorrichtungen, welche von einem Akkumulator aus gleichzeitig in gleichem Maasse bethätigt werden, ins Wasser eines mit dem Hafen verbundenen Kanals so tief herabgelassen werden, dass das ins Dock zu nehmende Schiff über der Bühne zu liegen kommt; werden nun die Kolben der hydraulischen Pressen durch den Akkumulator angehoben, so

heben die Flaschenzüge die Bühne mit dem nun darauf stehenden, durch geeignete Befestigungsvorrichtungen gehaltenem Schiff, so dass dieses alsdann völlig in dem Niveau des Hafenquais steht und von allen Seiten bequem zugänglich ist. Die Plattform hat eine Länge von 133 Metern bei 20 Meter Breite; als Hebemaschinen wirken auf jeder Seite 18 hydraulische Pressen von 77 Centimeter Kolbendurchmesser und 4,35 Meter Hub; jeder Kolben vermag 164 Tonnen zu heben, so dass also die gesammte Hebekraft das enorme Gewicht von 5904 Tonnen repräsentirt. Um die Hebebühne im unbelasteten Zustande zu bethätigen, arbeiten die Hebemaschinen mit einem hydraulischen Druck von 19 Atmosphären, wogegen bei der Belastung durch die zu hebenden Schiffe mit einer Spannung von 50 Atmosphären gearbeitet wird. Das Hobewerk, welches tadellos funktionirt und in seinen Einzelheiten überall die sinnreichsten und zweckmässigsten Constructionen aufweist, muss als ein Meisterwerk der Technik angesehen werden und stellt den Erbauern, den „Union Iron Works“ in San Francisco, ein glänzendes Zeugniß ihrer Leistungsfähigkeit aus. (Mitgetheilt vom Internationalen Patentbureau von Carl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6).

**Da das Reinigen der Schiffe von den aussen sich ansetzenden Thieren und Pflanzen bekanntlich keine leichte und angenehme Arbeit ist, macht der Amerikaner Th. Turner in New-York den ihm patentirten Vorschlag, um den Schiffsrumpf mehrere, ihn ringsum schlingenartig umgebene Kettengurte durch einige horizontal dem Schiffsrumpf anliegende Schaberleisten verbunden, so dass durch abwechselnde Bethätigung der Winden die Schaber auf- und abbewegt werden und den Schiffsrumpf reinigen sollen. Die Idee ist jedenfalls an und für sich nicht übel, nur dürften diese Vorrichtungen ebenfalls einen Widerstand gegen die Bewegung des Schiffes abgeben und auch wohl leicht wirkungsunfähig werden können. (Mitgetheilt vom Internationalen Patentbureau Carl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6).**

**Schiffsverkauf.** Die bekannte früher in Hamburg beheimathete eiserne Bark „Eugenie“ 725 Tons, 1865 auf der Reibersstieg Schiffswerfte erbaut ist kürzlich nach Norwegen verkauft. Das Schiff liegt augenblicklich in London.

**Die Nansen-Feler in London.** Am 8. Februar wird der Prinz von Wales in einer Versammlung der Geographischen Gesellschaft zu London Nansen eine goldene Medaille überreichen zur Anerkennung der hervorragenden Verdienste des berühmten Forschers. Es ist dies eine um so grössere Ehre, als Nansen wahrscheinlich der jüngste Empfänger einer solchen Auszeichnung der Gesellschaft ist; er steht im 37. Lebensjahre. Mit welchen Gefühlen mag er jetzt vor die illustre Gesellschaft treten, wenn er dabei seines Vortrages im November 1892 gedenkt, als er vor derselben Gesellschaft den Plan zu seiner Reise entwickelte. In seinem Werke „In Nacht und Eis“ (Leipzig, F. A. Brockhaus) erzählt er, welchen energischen Widerspruch er seitens der hervorragendsten englischen Autoritäten fand. Wie sehr haben sich jene Unglückspropheten über den endlichen Ausgang der Reise getäuscht! Bei der Lectüre der soeben erschienenen 5. Lieferung wird man freilich finden, dass die Situation zu Beginn der Fahrt für Nansen und seine Leute eine recht bedenkliche war. Sowohl im Karischen Meer, dem „Eiskeller“, als auch weiter ostwärts an der sibirischen Küste war Nansen nahe daran, mit der „Fram“ im Eise stecken zu bleiben, dadurch mindestens ein Jahr zu verlieren oder der Expedition ein vorzeitiges Ende bereitet zu sehen. Weiter zeigt ein von dem berühmten Maler Sinding nach einer Photographie Nansen's gezeichnetes Bild einer Walrossjagd, wie auch die Thierwelt



den Eindrücken der Expedition in jene ungastlichen arktischen Eegeen Widerstand zu leisten versuchte. Aber aus dem neuen Vollbilde „Die Feier des Verfassungstages (17. Mai) in hohen Breiten“ ersieht man dann, dass die Framleute alle Anlaufschwierigkeiten überwand, auch in jenen höchsten Breiten den Humor nicht verloren und es sich nicht nehmen lassen, den Ehrentag des Vaterlandes in möglichst festlicher Weise zu feiern.

Bazins Rollschiff naht der Vollendung und wird demnächst seine Probefahrt nach London antreten. Bei Versuchen, die mit der Drehung der Rollen gemacht worden sind, hat sich gezeigt, was nicht anders zu erwarten war, aber einige Leute doch in Erstaunen gesetzt zu haben scheint, dass das Wasser beim Rotiren an den Rollen haften blieb und theils aufgerissen, theils nach hinten von dem ersten Roller auf den zweiten und von diesem auf den letzten geworfen wurde. Da dann aber das Prinzip der Vermeidung der Friktion fast mehr erreicht wird, hat der Erfinder beschlossen, an den Seiten des Fahrzeuges sogenannte „Lecheurs“ (Schmarotzer, Anlecker) anzubringen, die wie Besen wirken und das mit zerhackte Wasser von den Rädern abfegen sollen. Die Bestimmung für das seltsame Dampffahrzeug ist bereits angenommen und man erwartet mit Bestimmtheit, dass der „Ernest“ in der ersten Woche des Monats Februar die Seine hinuntergehen kann, um sich der Welt zu zeigen.

Mit den nächsten Seesteuermannsprüfungen wird in Altona am 9. Februar, in Flensburg am 18. Februar und in Stralsund am 23. März d. J., mit den nächsten Seeschifferprüfungen die grosse Fahrt in Danzig am 1. März, in Flensburg am 4., in Memel am 8., in Barth am 15. und in Grabow a. O. am 20. März d. J. begonnen. Mit der Prüfung in Altona wird eine Seeschiffer-Prüfung für grosse Fahrt und mit der Prüfung in Grabow a. O. eine Seesteuermanns-Prüfung verbunden werden. In Bremen wird am 25. Februar d. J. mit einer Seeschiffer-Prüfung für grosse Fahrt begonnen werden.

## Kleine Mittheilungen.

Der Entwurf eines Handelsgesetzbuches nebst Einführungsgesetz ist dem Reichstage zugegangen.

Die Stadt Rouen, die bekanntlich eine grosse Summe zu Unrecht erhobener Hafengelder wieder herausgeben muss, hat kürzlich vom Präsidenten der Republik eine Verfügung erwirkt, wonach sie eine Abgabe von 15 Centimes per Registerton von Handelschiffen zu erheben befugt ist.

Nach „Fairplay“ soll zwischen Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich, Russland, Schweden und Norwegen ein Uebereinkommen getroffen sein, wonach kein Unterthan der einen Nation auf einem Schiffe der anderen anmustern darf, wenn er nicht einen Schein des Konsuls seiner Nation oder der Marinebehörde producirt, der bekundet, dass seiner Anmusterung nichts entgegenstehe.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 25. Januar. Zur Verhandlung stand: Regeln für die Befahren enger Gewässer. Für die vorläufige Durchberatung dieser Materie und demnächstige Berichterstattung

über dieselbe wurde eine aus den Kapitänen Bögel, Seeth und Wahlen bestehende Kommission gewählt. Ueber den zweiten Punkt, „Wegerecht der Fischdampfer“, entspann sich eine längere Debatte, in welcher darauf hingewiesen wurde, dass auch ein Segler einem Fischdampfer ausweichen sollte, wenn letzterer seine Kurre schleppe, während selbstverständlich der Fischdampfer, wenn er sein Netz nicht über Bord habe, dann auch dem Segler aus dem Wege zu gehen habe. Von anderer Seite wurde dagegen aus den früheren Protokollen nachgewiesen, dass der hiesige Nautische Verein sich bei den Verhandlungen über denselben Gegenstand vor ca. 2 Jahren im Sinne der auf dem Washingtoner Congress hierüber gefassten Beschlüsse ausgesprochen habe, d. h. in der Weise, dass der Fischdampfer, auch wenn er sein Schleppnetz hinter sich habe, dennoch einem ihm begegnenden Segler ausweichen müsse. Der Verein deutscher Seeschiffer hat sich indes im entgegengesetzten Sinne ausgesprochen. Ein praktischer Kapitän, befragt ob ein Segler eher einem fischenden Fischdampfer ausweichen könne, als letzterer ihm, sprach sich im ersteren Sinne aus. Von anderer Seite wurde dafür plaidirt, die Signallaternen der englischen Fischdampfer auch auf den deutschen Fischdampfern einzuführen. Nachdem der 1. Schriftführer bemerkt hatte, dass ihm für die nächste Sitzung von betheiligter Seite reichhaltiges Material über diesen Gegenstand zugesagt worden sei, wurde beschlossen, auch hierüber in der nächsten Versammlung weiter zu berathen.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 27. Januar. Generalversammlung. Anlässlich des heutigen Festtages eröffnet der Vorsitzende die Versammlung mit einer Ansprache, die in ein Hoch auf S. M. den Kaiser ausklingt. Die Versammlung stimmt begeistert ein. Es wird alsdann in die Tagesordnung eingetreten. Als neue Mitglieder werden aufgenommen Kapitän Lorenz vom Dampfer „Venetia“ und Kapitän Kräft vom Dampfer „Hungaria“. Zwei weitere Kapitäne werden zur Aufnahme vorgeschlagen und alsdann einige wichtige Mittheilungen aus den „Nachrichten für Seefahrer“ verlesen. Der Vorsitzende berichtet kurz die Thätigkeit des Vereins im abgelaufenen Berichtsjahre. Es erstattet alsdann der Kassirer Bericht über den Kassenbestand. Der Verein zählt z. Z. 407 Mitglieder. Neu eingetreten sind im Laufe des Jahres 35 ordentliche und 1 ausserordentliches Mitglied, verstorben 6, ausgetreten 4 und ausgeschieden nach § 16 der Statuten 13. Das Vereinsvermögen beläuft sich auf 14 772 M. Es erfolgt alsdann die Neuwahl des Vorstandes, die per Acclamation erfolgt. Es werden gewählt als I. Vorsitzender Kapt. Woitschewsky, II. Vorsitzender Kapt. Landerer, I. Schriftführer Herr C. Ed. Lowens, II. Schriftführer Kapt. Droscher, Kassirer Kapt. Elingius, I. Beisitzer und Archivar Kapt. Wörpel, II. Beisitzer Kapt. Volkertsen. Es werden alsdann interne Angelegenheiten verhandelt, die kein öffentliches Interesse bieten. Nächste T.-O.: Mittheilungen des Vorstandes.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die Versammlung vom 20. Januar, welche gut besucht war, wurde vom Vorsitzenden geleitet. An Eingängen waren zu verzeichnen: ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, ein solches des Ehrenmitgliedes Herrn Döring-Leer und eines von einem Mitgliede aus Sanghai, ferner die Austrittserklärung eines Herrn aus dem Vereine. Auf der Tagesordnung stand eine vom Verwaltungsrath gegebene Anregung, nach welcher Schritte gethan werden sollten, dahin gehend, dass der Verein Mitglied des Deutschen Nautischen Vereins werde und wurde dieser Vorschlag nach eingehender Debatte angenommen. Hierauf wurde noch über einige interne Angelegenheiten verhandelt, sowie zwei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe an Stelle in See gegangener Mitglieder vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 27. Januar 1897.

Die Lage im Frachtenmarkt hat sich nicht wesentlich geändert, und zeigten sich die Befrachter in der Aufnahme von Räumen ziemlich zurückhaltend.

Nachstehend einige Abschlüsse:

- „Dacca“ Puget Sound/Valparaiso f. o. Pisagua range 32/6  $\frac{1}{2}$  6d direkt, lumber.  
 „Superb“ Puget Sound/Fremantle 47/6, lumber.  
 „Candida“ Portland/U. K. Cont. 19/—  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  direkt, Weizen, alte Ernte.  
 „Emanuele Accame“ San Francisco/London oder Liverpool 15/— spot, Weizen.  
 „King Alfred“ Chilen. Salpeterplätze/U. K. Cont. 17/6  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  direkt, 1. Februar.  
 „Britannia“ Chilen. Salpeterplätze/Hamburg 16/7  $\frac{1}{2}$ , April/Mai.  
 „Dunsyre“ Newcastle N.S.W./Acapulco 15/—, Kohlen.  
 „Siam“ Newcastle N.S.W./direkten Salpeterhafen 12/—, Kohlen.  
 „Earl Derby“ Calcutta/Neu Seeland/U. K. Cont. 50/—  $\frac{1}{2}$  2/6 dir.  
 „Port Carlisle“ Java/U. K. Cont. 20/—, Zucker.  
 „West Lothian“ New York/Java 19  $\frac{1}{2}$  cts., Kistenöl, April/Mai.  
 „Pimmore“ Hull or Tyne/San Francisco 14/—, Kohlen.  
 „Alcester“ Hamburg/Calcutta 15/6, Salz.  
 „Aberlemno“ Glasgow/Rio de Janeiro 18/3, Stückgüter.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 15. Januar 1897.

Wir können heute in der Hauptsache nur die in unserem letzten Berichte gemachten Bemerkungen über den Frachtenmarkt für Dampfer wiederholen. Neues Geschäft scheint sich nur langsam zu entwickeln und bedingt offenbar beiderseitige Konzessionen sowohl in den Getreidepreisen wie hinsichtlich der Frachtraten. Abschlüsse in den verschiedenen Getreideverschiebungshäfen nördlich von Kap Hatteras beruhen auf Deckungen für Shorts im Markte, und es scheint uns, dass die Bedürfnisse für Januar wenn nicht ganz, so doch im Wesentlichen gedeckt sind, während Engagements für Februar und spätere Monate von wenig Belang zu sein scheinen. Die atlantischen Baumwollhäfen haben ein flaus und unthätiges Geschäft und zeigen wenig Nachfrage für Räume, auf alle Fälle nicht zu den von den Rhedern beliebten Raten. Die Stärke des Marktes hat ihren Brennpunkt in den Golfhäfen; ausserhalb derselben neigt sich die Situation nach einem niedrigeren Stand der Frachten hin. — Der Markt für Segeltonnage bleibt unthätig, aber fest, und wir haben keine Veränderung gegenüber der in unserem letzten Berichte gemeldeten Situation zu verzeichnen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3d.	12/6a15/	10/	12/6
London, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d.	15/	12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	4d.	20/	10/	15/a17/6
Bristol	1 $\frac{1}{2}$ d.	22/6	15/	17/6
Hull	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6
Leith	1 $\frac{1}{2}$ d.	20/	17/6	20/
Newcastle	3 $\frac{1}{2}$ d.	25/	20/	17/6
Hamburg	60 d	1 $\frac{1}{2}$	22 cents.	50 mk.
Rotterdam	8c.	25 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	8c.	25 cts.	18 cts.	12a16c
Copenhagen	3/9	25/	22/6	25/
Bordeaux	3/4 $\frac{1}{2}$	37 $\frac{1}{2}$ cents.	30c.	8 8.
Antwerpen	3d.	20/	20/	20/
Bremen	40 d März	28c.	20 c.	12c.
Marseille	1/.	22/6 25/	17/6	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 15-126d. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen 9-64d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Direct. Balt. U. K.	Continent. U. K.	Shanghai.
Getreide per Dampfer	3/4 $\frac{1}{2}$	3/4 $\frac{1}{2}$	3/1 $\frac{1}{2}$	3/4 $\frac{1}{2}$ ....
Raff. Petrol. per Segel	....	....	2/6a3'	.... 20 $\frac{1}{2}$ a21c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segl.	17c.	19 $\frac{1}{2}$ c.	15c.	19c.

## Büchersaal.

**Dr. F. Bolte.** Oberlehrer an der Navigationsschule in Hamburg, hat zwei für den Unterricht in den Navigationsschulen bestimmte Arbeiten veröffentlicht: „**Leitfaden für den Unterricht in der Arithmetik und in der Planimetrie**“ (zwei getrennte Schriften), die soeben im Verlag der Peuser'schen Buchhandlung, Hamburg, erschienen sind. Es herrscht im Allgemeinen kein Mangel an derartigen Büchern, immerhin verdienen die neuerschienenen Hilfsmittel für den nautischen Unterricht Beachtung, weil die Begrenzung des Stoffes und die Art der Darstellung besonders dem Verständniss, der durchschnittlichen Veranlagung und Vorbildung der Navigationsschüler angepasst werden soll. Hierin liegt auch nach Ansicht des Verfassers der Schwerpunkt der Sache und, ohne für seine Arbeit in dieser Hinsicht Unfehlbarkeit zu beanspruchen, fordert er die Kritik seiner Berufsgenossen heraus, um durch gegenseitigen Meinungsaustausch nach dieser Richtung hin fördernd zu wirken.

**Rechenbuch für Navigationsschulen.** Von **S. M. Freese** in Grünendeich. Zweite Auflage. Verlag von **A. Pockwitz, Stade 1897.**

Dies soeben in 2. Auflage erschienene Rechenbuch enthält eine Sammlung von übersichtlich und zweckmässig geordneten Rechenaufgaben aus der Arithmetik, Geometrie, ebenen Trigonometrie und Stereometrie, sowie im Anhang eine grosse Anzahl Aufgaben zur Einübung des Gebrauchs der Donnscale, des Transporteurs, des Millimetermaassstabes u. s. w. Dasselbe umfasst somit den Gesamt-Übungsstoff in den angeführten Fächern, wie ihn ein Navigationsschüler theilweise oder ganz, je nachdem er sich zur Prüfung zum Schiffer in kleiner Fahrt, zum Seesteuermann oder zum Schiffer in grosser Fahrt vorbereiten will, zu bewältigen hat. Auch zum Selbststudium ist es für junge Seeleute unter Zuhilfenahme des von demselben Verfasser herausgegebenen Lehrbuchs der Navigation, auf welches in jedem Abschnitt des Rechenbuchs hingewiesen wird, sehr geeignet. Das Buch kann somit zum Gebrauch in Navigationsschulen, sowie zum Selbstunterricht aufs Wärmste empfohlen werden. — Ein besseres giebt es für diese Schulen bis jetzt nicht. — Die Ausstattung des Buches ist geschmackvoll.

P.

**Der Verein der Bücherfreunde** (Schall & Grund, Berlin) hat neuerdings zwei kleine Bücher herausgegeben: „**Der Kampf bei Mars la Tour**“ von Carl Bleibtreu, und „**Die freie Arztwahl bei den reichsgesetzlichen Krankenkassen**“ von Dr. med. Johannes Grosse. Beide Schriften werden bei den vielen Freunden, die sich der „Verein“ erworben, einem lebhaften Interesse begegnen und gerne gelesen werden.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungsverkäuferinnen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere erhält auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 6.

Hamburg, den 6. Februar

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Gedanken eines alten Seemanns über „hochdeutsche Verdunkelungen niederdeutscher Seemannsörter“ des Herrn Marine-Oberpfarrer Goedel (Fortsetzung). — Zum Strassenrecht der Fischdampfer. — Der Doppel-schraubendampfer „Pennsylvania“ der Hamburg-Amerika-Linie. — Die Farbenblindheit. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal. — Rundschau der Erfindungen auf maritimem Gebiet.

### Auf dem Ausguck.

Die Bemannungsfrage wurde unlängst im britischen Parlament eingehend erörtert. Nach den Ausführungen des Präsidenten des Handelsamtes Mr. Ritchie scheint es nicht wahrscheinlich, dass die vom Bemannungscomité empfohlene Skala jemals gesetzlich eingeführt wird. Die Undurchführbarkeit, der vom Bemannungscomité aufgestellten Grundsätze und Thesen wird von der Regierung anerkannt. Ein Versuch, sie zum Gesetz zu erheben, würde, so sprach sich Mr. Ritchie aus, schliesslich zu schweren Fehlern führen („should end in miserable failure“). Dagegen wird über kurz oder lang von der Regierung ein Gesetzentwurf eingebracht werden, der die Anhaltung eines Schiffes wegen zu schwacher Besatzung seitens der Organe des Handelsamtes ermöglichen soll. Bisher war bekanntlich ein Einschreiten der Beamten aus diesem Grunde nicht zulässig, weil die englische Rechtsprechung in zu schwacher Besatzung keine Seeuntüchtigkeit im Sinne des Gesetzes anerkannte. Zweifellos wird man die neue Gesetzesbestimmung auch für ausländische Schiffe zurechtschneiden, da die gesetzgebenden Körper Grossbritanniens nur unter dieser Bedingung für derartige Bestimmungen zu haben sind. Die Sache hat also auch für deutsche Schiffsfahrtsinteressenten eine grosse Bedeutung.

Die von der Verwaltung des Kaiser-Wilhelm-Kanals und auch vereinzelt in Handelskreisen von An-

beginn gehegte Erwartung, dass die erhöhte Sicherheit welche den Schiffen die Benutzung des Kanals gegenüber der Umfahrt um Skagen bietet, auch bei den Seeversicherungs-Gesellschaften Anerkennung finden und dass zu den übrigen Vortheilen des Kanalweges eine Ersparniss an der Versicherungsprämie treten werde, ist nunmehr theilweise in Erfüllung gegangen. Der Verein Hamburger Assekuradeure hat die Versicherung von Schiffsladungen (ausgenommen Zucker) in erstklassigen Dampfern im Verkehr zwischen Hamburg und der Ostsee durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal im Vergleich zu den für den Verkehr zwischen Nord- und Ostsee via Skagen geltenden Sätzen ermässigt. Es ist zu hoffen, dass dieses auf richtiger Würdigung der in Betracht kommenden Verhältnisse beruhende Vorgehen der Hamburger Assekuradeure dazu beitragen wird, auch die übrigen, deutschen und ausländischen, Versicherungsgesellschaften zur Erkenntniss von den Vorzügen des Kanalweges zu führen und hierdurch den Kanalverkehr zu beleben.

In Russland bezeugt man in neuester Zeit für Alles, was mit der Schifffahrt zusammenhängt ein intensives Interesse. Emsig und energisch wird an dem Ausbau beider Marinen, der für den Krieg wie für den Handel bestimmten, gearbeitet. Sechs neue Dampfer sind für die Linie zwischen der russischen Ostküste, Korea und Japan in Auftrag gegeben. Russland findet auf dieser Route zwar einen scharfen Concurrenten in Japan und die Zeit



wird es lehren müssen, wer von Beiden die Oberhand gewinnt. Von den erwähnten 6 Neubauten sind 2 Aufträge nach Schweden, einer nach Frankreich und einer nach den Vereinigten Staaten gegangen. Zwei der Schiffe werden in Russland gebaut.

Die Vereinigten Staaten Regierung scheint mit Macht an einer Förderung der nationalen Schifffahrtsinteressen herantreten zu wollen. Wie dies zu geschehen hat, scheint noch fraglich. Die Sache wird sich aber zweifellos auf die beiden Alternativen zuspitzen: Differentialzölle oder Schifffahrtsprämien. Der erste Weg würde höchstwahrscheinlich einen Theil des amerikanischen überseeischen Handels nach Canada und Mexico leiten und den Ver. Staaten einen unheilbaren Schaden zufügen. Die Stimmung unter den Politikern scheint auch mehr zu Gunsten des Prämiensystems zu sein.

Allmählig scheint in Deutschland für nautische Dinge das Interesse etwas lebhafter zu werden. Selbst der Reichstag hat sich unlängst eine ganze Sitzung hindurch mit Schifffahrtsangelegenheiten beschäftigt — eine grosse Seltenheit. Es handelte sich um das Wegerecht der Fischdampfer, das man in letzter Stunde vor in Kraft treten der Washingtoner Vorschläge noch durchzusetzen gedenkt. Die lebhaft propagierte, die nach dieser Richtung hin ins Werk gesetzt wird, scheint von den Dampfseefischern, insbesondere dem rührigen Unterweserverein auszugehen. Eine neuerdings von dem Sekretär dieser Gesellschaft ausgearbeitete Denkschrift hat auch in weiteren Kreisen Licht über die einschlägigen Verhältnisse verbreitet. Unbegreiflich ist, das haben wir hier schon öfter betont und hat auch der Reichstagabgeordnete Jeben in seiner Rede im Reichstag hervorgehoben, dass die englischen Fischer und Fischereiinteressenten sich in dieser Sache so apathisch verhalten haben. Es scheint, als ob sie sich der ihnen drohenden Gefahr gar nicht bewusst geworden sind. Ob sich vor der Einführung des neuen Strassenrechts in dieser Hinsicht noch etwas machen lassen wird, oder ob später auf dem Wege einer Amendirung des bezügl. Paragraphen durch internationale Vereinbarung Remedur zu schaffen ist, scheint noch fraglich. Die Zusicherung des Staatssekretärs des Reichsamtes des Innern, dass von Seiten Deutschlands nichts unversucht bleiben werde um die Streitfrage aus dem Leben zu schaffen gewährt immerhin eine günstige Aussicht. Im englischen Parlament hat der Präsident des Handelsamtes übrigens erklärt, die neue Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See sei allen Mächten unterbreitet worden und von allen mit Ausnahme Venezuelas, angenommen worden. Redner kenne die gegen das Reglement erhobenen Ein-

wände, aber im Hinblick auf die erschöpfenden Erwägungen der Frage könne man von der Stellung, die England mit Zustimmung anderer Mächte angenommen habe, nicht abweichen. Dass die Weltmacht Venezuela noch abseits steht, ist wohl nicht von grosser Bedeutung, denn ihre Flotte wird über ein Dutzend Schiffe nicht hinauskommen. Wir verweisen noch auf einen an anderer Stelle des Blattes abgedruckten Artikel über das Strassenrecht der Fischdampfer.

Der Hamburger Arbeiterausstand scheint eines schweren Todes sterben zu sollen. Die Munition wird den Strikenden knapp und doch wollen sie sich nicht übergeben. Die Arbeit geht übrigens im Hafen unbehindert und beinahe ebenso flott von statten, wie in früherer normaler Zeit. Seine praktische Bedeutung hat der Strike längst verloren. Am verflossenen Sonnabend fand abermals eine Abstimmung der Arbeiter in Betreff der Wiederaufnahme statt. Wie gross die Zahl der abgegebenen Stimmen war, ist nicht laut geworden. Bekannt wurde nur, dass 72 % gegen Wiederaufnahme der Arbeit stimmten und 28 % dafür. Auf welche Aussichten hin die Leute den Kampf fortsetzen wollen, scheint ganz unerklärlich.

Der New-Yorker Correspondent der „Shipping Gazette“ schreibt: Das transatlantische Kajütsgeschäft „westwärts“ scheint im Vergleich zum Vorjahre wenig Fortschritte gemacht zu haben. Die Liverpool Linien haben sich mit Mühe auf ihrem Stand behaupten können, während die American Line (von Southampton) nur wenig mehr als im Jahre 1895 befördert hat. Die bemerkenswertheste Zunahme im Kajütsgeschäft von allen Gesellschaften zeigte die Hamburg-Amerika-Linie.

In Portsmouth hat man dieser Tage merkwürdige Versuche angestellt mit dem Schiessen unterm Wasser, die, wie der „W. Z.“ berichtet wird, gelungen sind. Eine Armstrong'sche Kanone von 110 Pfd. wurde bei Ebbe im Hafen auf eine Plattform gestellt, welche für die Zeit der Fluth sechs Fuss tief im Wasser steht. Die Kanone wurde geladen und gegen eine Scheibe gerichtet, die ebenfalls vom Wasser bedeckt werden sollte. Die Entfernung zwischen Scheibe und Geschützöffnung betrug übrigens nur 25 Fuss. Die Scheibe bestand aus eichenen Balken und Brettern in der Stärke von 21 Zoll. Hinter derselben im Bereiche des Projectils, das die Scheibe durchschlagen sollte, befand sich das Gerippe eines alten Gebäudes, das man zu diesem Versuche mit Kesselplatten in der Stärke von 3 Zoll gepanzert hatte. Bei Hochwasser wurde die Kanone durch Elektrizität abgefeuert, der Erfolg war überraschend. Die Holzscheibe wurde durchschlagen, die Kesselplatten zer-

rissen und von dem Projectil fortgeschleudert, welches dann in das Innere des Gerippes einschlug und in dasselbe grosse Löcher riss, durch die das Wasser in starken Strömen eindrang. Man schliesst aus diesen Resultaten, dass man Kanonen, welche so im voraus gerichtet werden, eventuell zur Vertheidigung der Häfen gegen angreifende Schiffe verwenden könnte.

Die amerikanischen Gesetzgeber fangen an, reaktionären Gelüsten die Zügel schiessen zu lassen. Im Kongress ist eine Bill eingebracht und vom Senat genehmigt, durch welche die Prügelstrafe an Bord der Kauffahrteischiffe weiter eingeführt werden soll. Anscheinend handelt es sich jedoch nur darum, den radikalen Bestrebungen der Seemanns-Union ein Paroli zu bieten und ihren überaus weitgehenden Forderungen eine Gegenforderung entgegenzustellen. Man wird dann wohl gegenseitig mit sich handeln lassen.

Die Ausdehnung der Unfallversicherung auf die Hochseefischerei wurde kürzlich in einer zu Altona abgehaltenen Generalversammlung des Centralvereins preussischer Fischer erörtert. Die lautgewordenen diesbezüglichen Wünsche und Gesichtspunkte lassen sich etwa wie folgt zusammenfassen: Für Seefischer der Nordsee muss eine höhere Gefahrenklasse festgestellt werden, denn die Unfälle auf der Ostsee betragen nur 0,3 %, während der Prozentsatz für Finkenwärder z. B. 1,72 sei. Bei der Unterstützung der Wittwen dürfe kein Unterschied gemacht werden zwischen der eines verunglückten und der eines dahingeseihten Fischers. Auch die Binnenfischer, sowie auch die Leute, die nur zeitweise bei Fischern arbeiten und nicht zur Besatzung gehören und endlich auch Personen, die ohne Fahrzeug fischen, müssen der Wohlthat des Gesetzes theilhaftig werden. Das Princip müsse sein: Alle Personen, die bei der Fischerei thätig sind, müssen durch die Unfallversicherung gedeckt sein. Um eine Grenze für die Versicherung zu haben, muss festgestellt werden: Nur Fischer, die über 90 Tage im Jahre und mit mindestens 2 Ge- fischen, sind versicherungspflichtig; die kleinen Gelegenheitsfischer und Fischer über 60 Jahre sind ausgenommen. Die Grenzen zwischen Küsten- und Binnenfischerei sind durch Herkommen und Gesetz festgelegt worden, der Bundesrath darf nicht, wie das Gesetz will, neue festsetzen. Die Fischerdörfer sind verpflichtet, um die ersten 13 Wochen die Versorgung der vom Unfall Betroffenen übernehmen zu können. Nach 13 Wochen muss schon nach 3 Wochen die Versicherung eintreten. Die Rente muss nach dem in der Vergangenheit gemachten Jahresarbeitsverdienst festgesetzt werden und nicht nach dem ortsüblichen Lohn. Für die Beitragsleistung der Fischer muss gesetzlich ein Maximum von etwa 9 % fest-

gesetzt werden. Die anderen Mittel müssen die Pächter und die ganze Nation aufbringen, denn die Fischer machen internationales Gut zu nationalem Vermögen. Die Verwaltung der Anstalt können die Fischer ihres Berufs wegen nicht führen, sie muss der Seeberufsgenossenschaft als gesonderte Abtheilung übertragen werden; bei Uebertragung an eine kommunale oder staatliche Instanz sei der Bureaokratismus zu befürchten. Bei fischereitechnischen Fragen müssen Fischer, nicht Vertrauensmänner, sondern gewählte Vertreter, zugezogen werden. Es dürfen keine Unfallverhütungsvorschriften erlassen werden, die nur unter Gefährdung der Existenz der Fischer durchführbar sind.

Der Antheil der deutschen Schifffahrt an der Passage des Suez-Kanals ist keineswegs gering. Es ist eine bemerkenswerthe Thatsache, dass die deutsche Schifffahrt, wie an so vielen anderen Orten, auch hier unmittelbar, wenn auch im weiteren Abstände der englischen folgt. Sie hat im Kanalverkehr einen erfreulichen Zuwachs zu verzeichnen, während die englische Schifffahrt in den letzten Jahren sowohl einen nominellen als einen prozentualen Rückgang zu verzeichnen hat. Es passirten Schiffe:

	englische	deutsche
1879	1127 = 77,1 %	15 = 1,0 %
1884	2474 = 75,3 „	130 = 3,9 „
1890	2522 = 74,4 „	275 = 8,1 „
1891	3217 = 76,4 „	318 = 7,5 „
1892	2581 = 72,5 „	292 = 8,2 „
1893	2405 = 71,9 „	272 = 8,1 „
1894	2387 = 71,1 „	296 = 8,8 „
1895	2318 = 67,5 „	315 = 9,1 „

### Gedanken eines alten Seemanns über „hochdeutsche Verdunkelungen niederdeutscher Seemannswörter“ des Herrn Marine-Oberpfarrer Goedel.

Von Fritz Schemel in Cronthal bei Crona a. d. Brahe.

(Fortsetzung).

Jetzt kommt ein ausserordentlich schwieriges Capitel, ein Capitel nur für starke Seelen; ich bitte daher alle zart besaiteten dieses lieber zu überschlagen, sintemalen ich auszuführen beabsichtige, dass das Wort Mars nichts anderes bedeutet, als was es besagt. Nehmen wir doch das Wort so wie es ist, wie heute noch ganz allgemein an Bord gebraucht wird, allerdings vielfach mit Fortlassung des r, und nicht wie es sein könnte. Woher das r kommt, weiss ich nicht, es genügt, dass es vorhanden ist. — Möglicherweise durch Zusammenziehung mit dem Fürworte im. — Wir sind alle Kinder unserer Zeit. In der Zeit, als das Wort Mars für einen Schiffstheil aufkam, hatte man sich noch nicht entwöhnt, natürliche Dinge auch mit natürlichen Namen zu belegen. Wie man zu der

Bezeichnung gekommen, ist mir ganz klar. Als die Schiffe grösser wurden und man ihnen mehr Laken geben musste, reichte der einfache Mast nicht mehr aus, man war genöthigt ihn zu verlängern. Wenn sich in damaliger Zeit auch wohl noch lange Bäume genug fanden, so zog man es doch vor der leichteren Handhabung halber, eine Stange auf den Mast zu setzen. Um diese seitlich zu stützen, brachte man auf dem Mastkopfe Querbäume an, von deren Endpunkten die Wanten nach oben liefen. Damit nun aber diese Vorrichtung dem neuen Segel nicht im Wege war, zumal wenn scharf angebrannt war, wurde sie nach vorn abgerundet und lag in dieser Form der Vergleich mit einem menschlichen Körperteile sehr nahe. Um auch ungläubigen Gemüthern den letzten Zweifel zu benehmen, will ich noch erwähnen, dass man die zur Aufnahme der Wanten dienenden Holzblöcke, welche heute in der Märs meist durch eiserne Kauschen ersetzt sind und sich in der alten Form nur auf der Reeling erhalten haben, Juffer — Jungfrau nannte; nicht wegen der Aehnlichkeit mit einer Jungfrau im grossen Ganzen, sondern mit dem, wesshalb sie Jungfrau heisst. Ferner nannte man die auf die Juffer hinweisenden Eisenstäbe, welche den Mars von dem Maste aus stützen, Püttings—Pitten. Man sieht, sie waren von Mars nicht ganz weit entfernt, wesshalb sollten sie nun vor dem Worte zurückschrecken. Nahm man doch in der Zeit gar keinen Anstoss daran, in hochentwickelten städtischen Gemeinwesen, Strassen nach dem Worte zu benennen. Unsere Vettern, die Angelsachsen, in deren Wörterbuche dasselbe Wort vorkommt, haben sich bei der Namengebung wahrscheinlich aus ästhetischen Gründen nicht betheilig. Dieselben Gründe waren es, die in späterer Zeit den gebildeten Deutschen veranlassten, das anstössige Wort etwas umzumodeln. Gerade so, wie es aus dem anstössigen Worte Marsdarm Mastdarm bildete, so machte er aus Mars Mast. Einen Mast gab es aber schon an Bord, desshalb hätte er mit dieser Neubildung kein Glück gehabt, wenn er nicht zur Unterscheidung den Korb zugegeben hätte. Die Bezeichnung Mastkorb ist ein ganz unglücklicher Verlegenheitsgriff, einen Mastkorb auf Segelschiffen hat es nie gegeben, giebt es nicht und wird es nie geben.

Was sagt nun Herr G. dazu? Herr G. sucht uns klar zu machen und durch viele Citate zu erhärten, dass Mars von dem lateinischen Worte Merx herkommt, welches ursprünglich Kaufmannswaare, später Korb bedeutete. Unter den Beweismitteln wird ein Satz aus einer alten Bremer Chronik angezogen, welcher schliesst: „unde worpen mit stenen ute der mersen“, um uns glauben zu machen, sie hätten mit Steinen aus der Märs geworfen. Alle Achtung vor den so artilleristisch veranlagten

alten Bremern! Der Satz heisst aber ins hochdeutsche übersetzt: „und warfen mit Steinen aus dem Mörser.“

„Vom Mars zum Eselshaupt ist nicht weit“ sagt Herr G. Das stimmt, nur die Deutung, die er dem Worte unterlegt, ist sehr weit von der Wirklichkeit entfernt. Der Seemann nennt das Wort Eselshofd. Dass hofd = Haupt ist, wird zugegeben, dagegen ergeht es dem Esel, wie dem Schweine und weil Esel Herrn G. zu unwahrscheinlich klingt, macht er daraus Achsel, so dass das Wort nunmehr nicht Eselshaupt, sondern Achselhaupt zu heissen hätte.

Vielleicht erwirke ich mir „mildernde Umstände“, wenn ich vorn herein meine Unwissenheit eingestehe. Ich habe mir alle Mühe gegeben, ein Achselhaupt ausfindig zu machen, vergebens. Selbst Hartmann Schendels liber chronicarum 1493 und Claus Magnus wissen nichts ähnliches aufzuweisen. Wohl weiss ich aus alten Gespenstergeschichten, dass es Leute giebt, die ihr Haupt unter der Achsel tragen, aber auf der Achsel — niemals. Das glaube ich zwar auch nicht, dass es ein Eselshofd, einen Eselskopf auf der Mastspitze je gegeben hat, wohl aber einen Pferdekopf. Dann sage ich mir, wenn kein Pferdekopf vorhanden war, dann brauchte man auch keinen aufzäumen. Nun heissen aber die Taue, die den Mast von der Spitze, also dem Pferdekopfe aus, nach hinten halten, Pardunen, was doch offenbar nichts weiter als Pferdezaum bedeutet, ein Paard = Pferd und Tun = Zaum. Dagegen heisst das Tau, welches den Mast nach vorne hält, Stag. Stag hängt mit dem hochdeutschen Worte Steigen zusammen und bedeutet in diesem Falle den Steigriemen, der vom Kopfe des Pferdes, zwischen den Vorderbeinen durch, nach dem Sattelgurtel läuft, um ein Steigen, ein Aufbäumen des Pferdes zu verhindern. Bei dem Worte aufbäumen kann man wieder rückwärts an den Vergleich mit dem Mastbaum denken. Dass unsere Alten das Pferdehaupt auf dem Maste geführt haben, ist um so wahrscheinlicher, als wir dasselbe heute noch in ganz Niedersachsen, auf allen alten Bauerhäusern finden. Das Pferd war ein dem Irmingotte Wuotan heiliges Thier und wenn dessen Kopf heute von der Mastspitze verschwunden ist, so sind daran sicher keine religiösen Bedenken schuld, sondern ganz allein praktische Rücksichten, weil derselbe fallen musste, mit der Einführung der Marsstänge, um Platz zu schaffen für eine richtige Verbindung zwischen dieser und dem Maste. Damit kam man vom Pferde auf den Esel.

Erfreulicher Weise kommen wir endlich zu einem Worte, bei dessen Deutung ich theilweise mit Herrn G. übereinstimmen kann, dem Worte Top. Top oder richtiger Topp, führt Herr G. des längeren aus, ist gleich dem hochdeutschen Zopf. So weit bin ich ganz mit ihm einverstanden, wenn



dass dieser Zopf oder Schopf mit diesen Haarzöpfe das geringste zu thun ist, er sich in so fern, als er das Primäre und Secundären verwechselt, bezw. das Primäre zu kennen scheint. Unter Zopf versteht man den ganzen östlichen Deutschland, so weit die als Waldbaum vorherrscht, den oberen Theil des Baumes. Dieses ist der Zopf, mit dem wir es allein zu thun haben. Ich will damit aber sagen, dass man thatsächlich Zöpfe zu Stängen im Gegentheil es ist dazu nur Stammholz wendend, welches entsprechend bearbeitet wird. Unter Zopf, wie gesagt, den ganzen oberen Theil des Baumes, mit seinem Geäste versteht, so dass sich auch keiner darüber zu wundern, dass der Seemann das Wort Top nicht auf die beschränkte, sondern auf das ganze Getriebe am Maste ausdehnte. Hierzu gehören denn auch nach oben bringen, Tippel = Zipfel, Top = mit dem topp berühren.

Ueber die beiden folgenden Worte halen = halten und baulen = halten, kann ich wohl kurz sagen, weil dabei wenig zu erklären und Verwechslung für ein niederdeutsches Ohr aussprechen ist. Wenn Herr G. aber meint, dass das Commando „Fast halen“ fest halten bedeutete,\*) ist er darin, fast halen heisst so viel wie: auf mit holen. Sollte es fest halten heissen, würde das Commando lauten: „Hault fast“.

Die Treideln giebt uns Herr G. drei Erklärungen ad libitum. Dem seemännischen Leser zur Erklärung, dass das Wort das Ziehen der Kette, mittelst Menschen oder Pferdekraft auf der Uferpfade, dem Leinpfade oder Treidelsteige, ist. Uebrigens schliesse ich mich der dritten von Herrn G. gegebenen Lösung an, worin er das Wort trödeln in Zusammenhang bringt, um so als hier im östlichen Binnenlande von den Engländern beide Worte Treideln und Trödeln gebräuchlich werden. Auf dem Bromberger Canale, der die Ostsee und Netze verbindet, heisst die Strecke zwischen beiderseitigen Schleusen, auf allen Karten und in Jedermanns Munde: „Der lange Trödel“.

Etwas weniger leicht können wir über die beiden folgenden Worte hinweggleiten, denn da hat sich Herr wieder mal grimmig vorbeigegeben. Das erste ist „Hochbootsmann“. Um uns das Wort verständlich zu machen, führt uns der Verfasser zunächst in das alte Griechenland und zeigt uns eine Trireme mit ihrem Keleustes, dem Ruderer, der den Ruderern den Takt angab. Das zweite Geschäft soll dann später auf deutschen Schiffen der Bootsmann besorgt haben, aber nicht durch Aufschlagen auf ein Brett, sondern durch

Zurufe „Hou! hou!“ Aus diesem „Hou“ ist dann missverständlicherweise hoch gemacht und damit war der verdunkelte Hochbootsmann fertig.

Hierauf habe ich zu erwidern: Wenn die alten Griechen sich auf ihren dreieckigen Schiffen einen Zurufer hielten, so hatten sie dazu allen Grund, denn die Leute auf dem Riemen konnten sich gegenseitig nicht sehen und desshalb auch nicht gleichmässig rudern. Ganz anders lag die Sache bei uns im Norden — die Mannschaft ordnet sich im offenen Boote nach Rang und Würden, wobei sich jeder selbst einschätzt, so dass der älteste oder würdigste Mann hinten sitzt. Dieser giebt beim Rudern den Schlag an, alle andern haben nur seinen Riemen im Auge, aber niemals wird einer auch nur den Mundwinkel verziehen, wenn er nicht gerade den Tabak von Backbord nach Steuerbord schiebt. — Friesia non cantat!

Anders verhält es sich bei gemeinsamer Arbeit an Bord des Schiffes, da wird allerdings „ausgesungen“ hoho oder meinetwegen holioho in derselben unausgesprochenen Rangordnung. Kann der höher gestellte nicht singen, so sagt er „Sing ut!“ und singt dann, wem Gesang gegeben.

Was nun den Bootsmann als solchen anbelangt, streite ich dem Manne jede Existenzberechtigung ab, derselbe hat mit einem Boote gar nichts zu thun und ist meines Erachtens weiter nichts als eine Verdrehung von Baasmann, dem Bestmanne. Ich habe als Matrose auf 5 englischen Schiffen gefahren, erinnere mich aber nicht, weder dort, noch auf unseren Schiffen das Wort Bootsmann gehört zu haben, sondern stets Boosmann, Boosm' oder engl. Bos'n. Baasmann oder Bestmann, wie er auf unsern kleinen Schiffen heisst, bedeutet einen Mann, der den Schiffer vertritt, also Offiziersdienste thut, ohne theoretische Kenntnisse zu besitzen. Uebrigens scheint mir an dieser Verdunkelung die englische Marine Schuld zu haben, denn von da hat sich die unsrige doch den Bootsmann geholt. Der Hochbootsmann wird aber daher stammen, mir ist zwar im Leben so ein Mann nie begegnet, aber ich erinnere mich aus meiner Jugendzeit, dass in den englischen Seeromanen der Hochbootsmann stets eine grosse Rolle spielte.

Die englische Sprache scheint mir bei ihrer ganz unberechenbaren Aussprache und Schreibweise ganz besonders geeignet, um derartige Verdunkelungen hervorzurufen; dafür möchte ich an dieser Stelle ein sehr lehrreiches Beispiel einschalten.

(Schluss folgt.)

Einige sinnentstellende Druckfehler sind in dem Artikel der vorigen Nummer stehen geblieben, die wir hiermit richtigstellen: Seite 52, Spalte 1, Zeile 42 muss es anstatt „behindert“ „befördert“, Seite 52, Spalte 2, Zeile 22 anstatt „Thind“ „Thiud“ heissen.

\*) hat der Verfasser des Artikels „Hochdeutsche Verben etc.“ keineswegs behauptet. (D. R.)

## Zum Strassenrecht der Fischdampfer.

Nach dem Seestrassenrecht wird von einer einzigen Ausnahme abgesehen, immer, wenn zwei Schiffe zusammentreffen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, das eine Schiff die Verpflichtung zum Ausweichen haben, das andere Schiff soll seinen Weg unverändert einhalten. Bei der Auswahl des Schiffes, das mit der Verpflichtung beim Ausweichen zu belasten war, musste nun in erster Linie die Ausweichfähigkeit der verschiedenen Schiffsgattungen in Betracht gezogen werden. In zweiter Linie musste man auch darauf Rücksicht nehmen, dass die verschiedenen Schiffsgattungen durch die Ausweichpflicht verschieden belastet werden. Ein Schiff, das in einer bestimmten Meeresgegend mit irgend einer Arbeit beschäftigt ist, wird durch die Verpflichtung zum Ausweichen entschieden härter belastet, als ein anderes Schiff, das diese Gegend nur als Reisender durchheilt. Das arbeitende Schiff wird durch das Ausweichen seine Erwerbsthätigkeit unterbrechen, ja vielleicht den Ort, wo es dieselbe ausüben muss, verlassen und nachher wieder aufsuchen müssen, wohingegen das reisende Schiff durch das Ausweichen höchstens zu einem Umwege gezwungen wird. Abgesehen davon wird der Grad der Belastung durch die Ausweichpflicht für die verschiedenen Schiffsgattungen noch besonders dadurch verschieden ausfallen, weil dieselben nicht alle gleich oft in die Lage kommen werden, ausweichen zu müssen. Das schnellere Schiff wird viel weniger Veranlassung zum Ausweichen haben, als das langsamere Schiff.

Dass, die Fischdampfer gerade dieser letzteren Ursache wegen aussergewöhnlich hart belastet werden, wenn ihnen die Ausweichpflicht anderen reisenden Schiffen gegenüber auferlegt wird, soll im Nachfolgenden gezeigt werden.

Die Möglichkeit, mit einem in Sicht kommenden Schiffe zusammenzustossen, liegt immer vor, sobald das Verhältnis der Fahrgeschwindigkeiten beider Schiffe eine bestimmte Grenze überschreitet. Diese Fahrtgrenze ist einzig abhängig von der Richtung, in der man das Schiff in Sicht bekommt. Es ist hier blos von der Möglichkeit des Zusammenstossens die Rede. Ob dieses bei unveränderter Fahrtrichtung beider Schiffe wirklich erfolgt, hängt ausserdem noch von der Entfernung und von dem Winkel ab, unter dem die Kurse beider Schiffe sich kreuzen. In der Praxis erkennt man die Gefahr des Zusammenstossens daran, dass die Peilung des Gegenkommenden sich gar nicht oder nur wenig ändert.

In nachstehender Tafel sind die Fahrtgrenzen für die Möglichkeit des Zusammenstossens zusammengestellt. Hat das begegnete Schiff eine grössere Fahrgeschwindigkeit, als die Tafel angiebt, so liegt ein Zusammenstossen im Bereich der Möglichkeit.

Peilung d. Gegenkommende	Eigene Fahrt									
	3 Seemeilen	5 Seemeilen	7 Seemeilen	9 Seemeilen	11 Seemeilen	13 Seemeilen	15 Seemeilen	17 Seemeilen	20 Seemeilen	
	Geringste Fahrt des Gegenkommenden, bei der noch ein Zusammenstoss möglich ist.									
1 Strich von vorne	0.6	1.0	1.4	1.8	2.2	2.5	2.9	3.3	3.9	
2 " " "	1.2	1.9	2.7	3.4	4.2	5.0	5.7	6.5	7.7	
3 " " "	1.7	2.8	3.9	5.0	6.1	7.2	8.3	9.4	11.1	
4 " " "	2.1	3.5	4.9	6.4	7.8	9.2	10.6	12.0	14.1	
5 " " "	2.5	4.2	5.8	7.5	9.1	10.8	12.5	14.1	16.6	
6 " " "	2.8	4.6	6.5	8.3	10.2	12.0	13.9	15.7	18.5	
7 " " "	2.9	4.9	6.9	8.8	10.8	12.8	14.7	16.7	19.6	
dwars u. achterlicher 3	5	7	9	11	13	15	17	20		
als dwars										

An der Hand dieser Tafel erkennt man so leicht, wie viel mehr die Fischdampfer als alle anderen Schiffe belastet sein würden, wenn ihnen nicht eine Ausnahmestellung betreffs der Ausweichpflicht eingeräumt werden würde. Ungleich mehr wie bei allen andern Schiffen würde an sie die Verpflichtung zum Ausweichen herantreten. Ein Schnelldampfer (über 17 Seem. Fahrt) wird z. B. nur dann in die Gelegenheit kommen, vor einem Fischdampfer ausweichen zu müssen, wenn derselbe vorlicher als 1 Strich von vorne gesehen wird. Wird derselbe irgendwo anders gesehen, so braucht der Führer des Schnelldampfers, falls die Schiffe einander nicht gar zu nahe sind, sich um den Fischdampfer gar nicht zu kümmern; ein Zusammenstoss damit ist unmöglich. An Bord eines fischenden Fischdampfers wird man dagegen nahezu bei allen Schiffen, einerlei, aus welcher Richtung sie sich nähern, mit der Gefahr des Zusammenstossens rechnen müssen.

Die grössere Belastung, die den Fischdampfern bei Auflegung der Ausweichpflicht dadurch erwachsen würde, dass sie weit öfters als die anderen Schiffe in die Lage kämen, ausweichen zu müssen, lässt sich auf Grund obiger Tafel in Zahlen fassen.

Wird den Fischdampfern die Ausnahmestellung als Fischereifahrzeug aberkannt, so ist denselben damit die Ausweichpflicht gegenüber allen Segelschiffen sowie gegenüber allen Dampfern, die von der Steuerbordseite her an ihn herankommen, auferlegt. Eine Ausnahme machen nur die Ueberholer, d. h. die Schiffe, einerlei ob Segler oder Dampfer, die aus dem sogenannten dunklen Winkel, von hinten weg bis 6 Strich nach jeder Seite, an ihn herankommen.

Die Möglichkeit, mit einem beegnenden Schiffe zusammenzustossen, liegt nach obiger Tafel bei einem Fischdampfer für alle Himmelsrichtungen vor. Der sog. Gefahrenwinkel beträgt somit für Fischdampfer

Segelschiffen gegenüber volle 20 Strich,  
Dampfschiffen " " 10 "

Wird dagegen dem Fischdampfer das Wegerecht gewährt, so beträgt unter Berücksichtigung obiger Tafel der Gefahrenwinkel für Schnelldampfer (17—20 Seem.-Fahrt) gegenüber

den Fischdampfern . . . . . 2 Strich  
für gewöhnliche Frachtdampfer (7—9 Seem.-Fahrt)  
gegenüber den Fischdampfern . . . . . 4 "  
für Raumwinder, grosse eiserne Schiffe bei steifer  
Briese (10—14 Seem.-Fahrt) gegenüber den  
Fischdampfern . . . . . 2 "  
für Raumwinder, kleinere Schiffe, bei steifer Briese  
(7—10 Seem.-Fahrt) gegenüber den Fischd. 4—3 "  
für Beimwinder, grosse eiserne Schiffe, bei steifer  
Briese, (7—11 Seem.-Fahrt) gegenüber den  
Fischdampfern . . . . . 4—3 "  
für Beimwinder, kleinere Schiffe, bei steifer Briese  
(5—7 Seem.-Fahrt) gegenüber den Fischd. 6—4 "

Setzen wir daher die Belastung der Fischdampfer bei Ab-erkennung des Wegrechts infolge der Häufigkeit der Ausweichfälle = 100, so ergibt sich für den Fall, dass man den Fischdampfern das Wegerecht einräumen würde, dieselbe Belastung für

Schnelldampfer	$\frac{2}{10}$	100 =	20%
gewöhnliche Frachtdampfer	$\frac{4}{10}$	100 =	40%
Raumwinder, gr. eiser. Segelsch.	$\frac{2}{20}$	100 =	10%
" klein. " "	$\frac{4}{20}$	100 = $\frac{3}{20}$	100 = 20—15%
Beimwinder, gr. eiserne Segelsch.	$\frac{4}{20}$	100 = $\frac{3}{20}$	100 = 20—15%
" kl. " "	$\frac{6}{20}$	100 = $\frac{4}{20}$	100 = 30—20%

## Der Doppelschraubendampfer Pennsylvania der Hamburg-Amerika-Linie.

Die Probefahrt des grössten aller grossen Schiffe des Doppelschraubendampfers „Pennsylvania“ der Hamburg-Amerika Linie hat am verflorenen Sonnabend stattgefunden und ist zu

Zufriedenheit aller Beteiligten verlaufen. Mit diesem gewaltigen Schiffe ist man zwar noch nicht ganz an die Dimensionen des „Great Eastern“ herangekommen, viel fehlt aber nicht mehr daran.

Die genauen Abmessungen sind folgende: Länge in der Wasserlinie 660' engl., grösste Breite 62' Tiefe von Oberdeck bis Kiel 41', mittlerer Tiefgang 26'. Die Ladefähigkeit an Seetragut wird bei vollem Tiefgang 12—13 000 Tons betragen. Der Rauminhalt ca. 14 000 Reg.-Tons. Das Schiff ist nach der Deckregel mit Awningdeck gebaut, hat aber ausserdem noch ein fünftes Deck, ein sog. Orlopdeck. Die unteren vier Decke sind aus Stahl, das Awningdeck aus Holz. Ueber diesem letzteren, dem obersten der durchlaufenden Decke ist in der Mitte des Schiffes ein 160' langes, von Seite zu Seite reichendes Deckhaus gebaut, das neben einer Anzahl Passagierkammern, Unterkantarräume für Offiziere und Beamte enthält. Ueber diesem ersten Aufbau findet sich ein zweiter, der, nicht ganz bis an Bord reichend, Speisesaal und weitere Passagierkammern enthält und als letztes Stockwerk kommt dann das Promenadendeck mit Rauch- und Damenzimmer, Kapitänzimmer etc. Weiter zieht sich in ganzer Ausdehnung des Aufbaues noch ein Schindendeck, auf dem die Kommandobrücke und das Ruderhaus sein. Um einen Vergleich mit einem Haus an Lande zu ziehen, müsste man, wenn man den Schiffstempel als Erdgeschoss ansehen will, von da acht Stockwerke hoch steigen, um in die geweihte Sphäre der Kommandobrücke zu gelangen und hätte sich dann nur noch eine kleine Treppe höher zu bemühen, um auf den höchsten Punkt, der mit einem Geländer umgebenen Decke des Ruderhauses zu gelangen. Trotzdem es heutzutage keine Skysegele mehr gibt, kann man also doch noch immer von Wolkenkratzern, etwa in New-York, wie das Wort jetzt von amerikanischen Gebäuden geprägt wird, reden.

Die Einrichtungen für Passagiere vertheilen sich auf Haupt-, Ober-, Awning-, Salon- und Promenadendeck. Während die Zwischendeckspassagiere theils auf dem Haupt-, theils auf dem oberen Oberdeck untergebracht sind, ist der hintere Theil des letzteren den Passagieren II. Klasse vorbehalten. Die Reisenden I. Klasse sind im Mittelschiff des Ueberbaues (Awningdeck) und vornehmlich auf das ihnen vollständig reservirte Salondeck (wo sich auch der Speisesalon befindet) und das Promenadendeck vertheilt. Es sind Einrichtungen vorgesehen für 192 Passagiere I., 152 Passagiere II. und 1000 Passagiere III. Klasse. Bei der Anordnung der Kammern für Passagiere ist besonders Werth auf Gewinnung grosser Räume gelegt. Die Packetfahrt hat, indem sie das Schiff zur Aufnahme einer grossen Zahl von Kajütpassagieren einsetzte, offenbar der in neuester Zeit aufgetauchten Strömung Rechnung getragen, die sich mit den Worten kennzeichnen lässt: „weniger schnell, aber dafür gemüthlicher“. Der Luxus der Schnelldampfer und ihre raschen Reisen werden zwar immer den grossen Theil des reisenden Publikums anziehen, daneben tritt sich aber auch das Bedürfniss, namentlich für Familien, ein ruhiges, anspruchsloses und nicht in so grosser Gesellschaft zu reisen. Die Erfahrungen, welche die Gesellschaft mit den P.-Dampfern gemacht, bestätigen Das. Sie haben sich bereits den Namen „Familienschiffe“ erworben.

Kammern sind auch für einen Theil der Zwischendeckspassagiere vorgesehen. Als eine in dieser Ausdehnung bisher noch nicht durchgeführte Anordnung darf diejenige des gesonderten Schlafraums für Auswanderer bezeichnet werden, der zwar an die Wohnräume anstossend, doch frei von Betten etc. ist, und ausser den Mahlzeiten einen angenehmen Aufenthaltsort für die Passagiere bietet.

Im Hinblick auf die vielfachen Erörterungen über die hygienischen Lebensverhältnisse der Mannschaften, die neuerdings auf die Tagesordnung gerückt sind, dürfte es von Interesse sein, hervorzuheben, dass diesem Punkte besondere Beachtung

geschenkt worden ist. Die Mannschaftsräume fassen etwa das 6—8-fache des nach englischen Bestimmungen (die mit unwesentlichen Modificationen in Deutschland einzuführen jetzt geplant ist) vorgeschriebenen cubischen Inhaltes. Dann sind anstossend an die Räume Douche- und Waschräume mit warmem und kaltem Wasser vorgesehen, Schränke in den Logis sowohl wie in den Waschräumen zur Unterbringung von feuchten Kleidungsstücken. Die von dem Schiffshygieniker Dr. Nocht aufgestellten Grundsätze sind also im Wesentlichen durchgeführt. Gleichfalls ist die Ventilationsanlage wie in den Passagier-, so auch in den Mannschaftsräumen eine der technischen Möglichkeit entsprechend vollkommene. Dass electrisches Licht überall verwendet ist, braucht kaum erwähnt zu werden.

Die „Pennsylvania“ ist durchweg aus Stahl gebaut, mit Doppelboden über dem ganzen Schiffe. 12 wasserdichte, bis zum Oberdeck reichende Schotten theilen den Raum in 13 Compartimente. Die beiden, nach Schlick'schem System angeordneten Maschinen sind vierfach expandirend. Die Maschinen indiciren ca. 6000 Pferdekräfte und haben bei der Probefahrt dem Schiffe eine Geschwindigkeit von über 14 Kn. zu verleihen vermocht. Den Dampf liefern zwei einfache und drei Doppelkessel.

Der Bau der „Pennsylvania“ ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd, nach dessen höchster Klasse unter Specialaufsicht ausgeführt. Damit ist diese deutsche Klassifikationsgesellschaft in die Reihe der ersten Institute dieser Art gerückt, da sie hinfür in ihren Listen das grösste Schiff der Welt führen wird.

An Beiboote sind vorhanden, 12 nach Francis Patent-System, 2 kupferfeste und 8 halbzusammenklappbare Boote mit Fallvorrichtungen von Wilson & Pirries. Ladewinden sind 12 vorhanden, ferner 8 Dampfkräne. Ein Ladebaum ist zum Heben besonders schwerer Güter bis zu 15 Tons eingerichtet. Das Schiff hat vier Masten und zwei Schornsteine. Ein komplizirter grossartiger Bau ist es, der sich in diesem neuesten Zuwachs, den die Hamburger Flotte erhalten, zeigt. Fünfzig Jahre ist es her, seit das erste Schiff der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft vom Stapel lief, der Segler „Deutschland“. Es war für damalige Verhältnisse ein grosses Schiff und vermochte 240 Commerzlast, etwa 720 Tons zu tragen. Es legte im Jahr etwa drei Reisen zurück und hätte also rund 6 Jahre gebraucht, um eine Pennsylvania-Ladung nach New-York zu bringen. Wie wird es nach weiteren fünfzig Jahren sein? Wenn die Entwicklung des Schiffbaues so weiter geht, werden wir auf Schiffe von 250 000 Tons Ladung kommen, und bei nur zehn Mark Fracht per Ton auf eine Einnahme von 2½ Millionen Mark per Einzel-Reise. Da lohnt sich noch das halbe Prozent Kaplaken für den Kapitän! Die „Pennsylvania“ hat nach abgelegter Probefahrt sofort die Reise von Belfast aus nach New-York unter der Führung des Kapitäns Kopf angetreten. Viel Glück für das neue Schiff, mit dem die Rhederei die Führung in der Oceanfahrt übernimmt!

## Die Farbenblindheit.

Wir veröffentlichen hier nachstehend über dieses z. Z. viel erörterte Thema einen Vortrag des Herrn Professor Dr. Weber, der in dem soeben veröffentlichten Jahresbericht des Nautischen Vereins zu Kiel abgedruckt ist.

„Erst seit dem Jahre 1875, nachdem ein Eisenbahnunglück sicher auf Farbenblindheit zurückgeführt war, begannen ausgedehntere Untersuchungen über die Verbreitung der Krankheit. Nach den in verschiedenen Ländern gewonnenen Ergebnissen lässt sich im Durchschnitt schätzungsweise annehmen, dass unter 100 Menschen 3 farbenblinde Männer und 0,3 Frauen vorhanden sind. Die Verbreitung rechtfertigt es, wenn auf die Erkennung der Farbenblindheit mit Sorgfalt Bedacht genommen wird.“



Die wissenschaftlichen Grundlagen der Erklärung und Erkennung der Farbenblindheit sind in kurzer Andeutung folgende: Das von der Sonne und den meisten künstlichen Lichtquellen kommende sog. weisse Licht besteht, wie durch prismatische Zerlegung in ein farbiges Spektrum und umgekehrt durch Mischung und Wiedervereinigung der Spektralfarben zu Weiss erwiesen ist, aus der continuirlich in einander übergehenden Farbenfolge Roth, Orange, Gelb, Gelbgrün, Grün, Blaugrün, Cyanblau, Indigoblau, Violett. Fehlt bei der Wiedervereinigung eine dieser Farben, so entsteht als Mischungsergebnis die zu der letzteren komplementäre Farbe. Wenn jedoch die Mengenverhältnisse der zu mischenden Farben willkürlich gewählt werden können, etwa durch veränderliche Breite der Sektoren eines Farbenkreises, so ist es möglich aus wenigstens drei einfachen Spektralfarben je nach dem Mischungsverhältnis derselben jede andere Farbe und ebenso auch weisses Licht herzustellen. Hierauf begründet sich die Young-Helmholtz'sche Theorie, wonach die Mannigfaltigkeit der Farbenempfindungen des menschlichen Auges erklärt wird durch das Vorhandensein von drei verschiedenen Grundempfindungen (etwa entsprechend drei verschiedenen Nervegebilden), nämlich der Roth-, der Grün- und der Violett-Empfindung. Fehlt dem Auge eine dieser Empfindungsarten, so kann durch das Zusammenwirken der beiden andern nicht mehr die ganze Reihe der Spektralfarben unterschieden werden und die nicht unterscheidbaren Farben werden vom Auge verwechselt. Nach einer zweiten von Hering aufgestellten Theorie beruhen die Farbenempfindungen des Auges auf dem Vorhandensein einer Gruppe von Nervegebilden, durch welche die Farben Gelb und Blau und alle daraus möglichen Mischfarben erkannt werden, und einer zweiten Gruppe, durch welche Roth und Grün mit ihren Mischungen empfunden werden. Fehlt dem Auge eine dieser Gruppen von Nervegebilden, so tritt ebenso wie bei der Young-Helmholtz'schen Theorie eine Lücke in der Wahrnehmungsfähigkeit der spektralen Farben ein.

Die bisherigen Beobachtungen an Farbenblinden, insoweit wenigstens die Massenuntersuchungen in Betracht kommen, scheinen sowohl durch die Young-Helmholtz'sche als auch die Hering'sche Theorie ihre im Vorstehenden angedeutete Erklärung zu finden.

In den Kreisen der Aerzte, welche Massenuntersuchungen vorgenommen haben, pflegt die Hering'sche Theorie acceptirt zu werden, und man unterscheidet danach Gelb-Blau-Blinde, Roth-Grün-Blinde und Total-Farbenblinde. Die erstere Art der Gelb-Blau-Blinden kommt selten vor und ist auf etwa nur 5% der gesammten Farbenblinden zu schätzen. Auf 12–15% ist die Zahl der total Farbenblinden zu schätzen; diesen fehlen beide Arten von Farbenempfindungen; sie besitzen nur noch schwarz-weiss empfindende Organe. Der grösste Prozentsatz der Farbenblinden wird von den Roth-Grün-Blinden geliefert. Diese vermögen alle diejenigen Farben nicht von einander zu unterscheiden, welche nur durch Zusatz von Roth oder Grün unterschieden sind. Daher wird z. B. Grau und Braun (Braun-Grau + Roth) und Olivegrün (Grau + Grün) und in stärkeren Fällen Roth und Grün nicht unterschieden. Da die Stärke der Farbenblindheit eine sehr verschiedene ist, so sind es vorzugsweise die aus Mischung von Weiss oder Grau mit den Spektralfarben hervorgerufenen Nuanzen, auf deren sichere Erkennung das Augenmerk bei Untersuchung der Farbenblinden zu richten ist.

Als Methoden der Untersuchung auf Farbenblindheit kommen für praktische Zwecke in Betracht:

1. Die Methode von Seebeck, meistens als die Holmgreen'sche bezeichnet, obwohl Holmgreen nur eine geringe Modifikation der Seebeck'schen Methode einführt. Diese besteht darin, dem Patienten aus einem grösseren Sortiment verschieden gefärbter Wollfäden eine blassgrüne oder rosafarbene Nuance vorzulegen und von demselben alle ähnlichen anderen Farben

auswählen zu lassen. Legt er zu Grün: Graugelb, Grau, Roth, Braun, so ist er Rothgrünblind. Legt derselbe zu Hellrosa: Blau, Grün und Grau hinzu, so ist er Rothgrünblind; legt er Roth hinzu, so ist er Blaugelbblind.

Gegen diese Methode ist der Einwand zu erheben, dass es nicht immer gelingt, dem Patienten klar zu machen, was er unter „ähnlichen“ oder „dazupassenden“ Farben verstehen soll. Es kann daher vorkommen, dass Jemand als farbenblind verzeichnet wird, der es gar nicht ist und nur in Folge eines Missverständnisses falsche Wollfäden ausgewählt hat. Andererseits aber können auch wirklich Farbenblinde eine richtige Auswahl der nächst verwandten grünen Nuanzen treffen, da sie meist ein verschärftes Gefühl für Helligkeitskontraste besitzen und die ihnen der Farbe nach allerdings gleich erscheinenden rothen und grünen Nuanzen, dennoch durch ihre verschiedene Helligkeit unterscheiden. Insbesondere scheint es solchen Farbenblinden, welche ihren Fehler zu verbergen wünschen, wiederholt gelungen zu sein, durch vorherige Einübung und unter Beachtung der Helligkeitskontraste richtige und den untersuchenden Arzt täuschende Auswahl zu treffen.

2. Die Methode von Stilling. Diese benutzt Tafeln aus farbigen Rechtecken bestehend, in welche anders gefärbte Rechtecke in Gestalt von Buchstaben gleichsam eingestickt sind. Wenn es gelingt, diese Farben so zu treffen, dass das normale Auge den Unterschied der Farben sieht, der Farbenblinde dagegen nicht, so vermag der Letztere die Buchstaben nicht zu lesen. Zweckmässige derartige Tafeln wurden von Stilling 1879 herausgegeben. (Die Prüfung des Farbensinns beim Eisenbahn- und Marinepersonal. Neue Folge. Zweite Lieferung. Cassel.)

Bei dieser Methode muss es prinzipiell als möglich betrachtet werden, dass gewisse Farbenblinde diejenigen Tafeln entziffern können, welche andere Farbenblinde nicht lesen können.

3. Die Methode von Ernst Pflüger in Bern. Bei dieser Methode werden die von Leonardo da Vinci entdeckten sogenannten simultanen Kontrastfarben benutzt. Eine graue Fläche erscheint in der Nachbarschaft einer farbigen Fläche dem normalen Auge in der zu jener komplementären Farbe. Ueberdeckt man beide Flächen gemeinsam mit Flor- oder Seidenpapier, so wird hierdurch die totale Helligkeit beider mehr und mehr ausgeglichen und die Unterscheidung zwischen denselben kommt alsdann lediglich durch die Entstehung der Kontrastfarben zu Stande. Das ist der sogenannte Flor-Kontrast, auf welchen 1855 Ernst Meier und später von Bezold aufmerksam gemacht haben. Grau gedruckte Buchstaben auf farbigem z. B. rothem Grunde mit Florpapier bedeckt, erscheinen grünlich. Für den Rothgrünblinden tritt dieser Kontrast nicht auf und die Buchstaben sind alsdann nicht lesbar. Es ist nun in der von Ernst Pflüger herausgegebenen Schrift: „Methode zur Prüfung des Farbensinns mit Hilfe des Florkontrastes. Zweite wesentlich verbesserte Auflage der Tafeln zur Bestimmung der Farbenblindheit. Bern. Dalsche Buchh. 1882“, eine Tafel (die erste) vorhanden, welche eine vorzügliche Abtönung des purpurfarbenen Untergrundes gegen die grauen Buchstaben besitzt, dass Farbenblinde die letzteren nicht lesen können. Die Vorlage dieser Pflüger'schen Tafel genügt demnach, um zu entscheiden, ob Jemand farbenblind ist oder nicht.

Wenn es nun mit Rücksicht auf die bisherigen Untersuchungen Farbenblinder und zur Wahrung einer gewissen Continuität derselben zweckmässig erscheinen mag, auch künftig die Seebeck'sche Methode der Wollproben beizubehalten, so empfiehlt es sich doch, zum Mindesten gleichwerthig daneben die letztgenannte Pflüger'sche Methode in Anwendung zu bringen, um eventuell nach weiteren praktischen Erfahrungen die eine als die alleinige in Zukunft beibehalten zu können.

Die vorstehenden Darlegungen stehen im Einklang mit denjenigen Erwägungen, welche von Herrn. Cohn in seinem Lehrbuche „Die Hygiene des Auges, 1892“ über Farbenblind-

ist gegeben worden sind. Seit dem Erscheinen dieses, von einem der berufensten Forscher auf dem Gebiete der Farbenblindheit herausgegebenen Werkes, sind wesentlich neue Gesichtspunkte in der Litteratur nicht zu vermerken.

Da auf dem nächsten Vereinstage des Deutschen nautischen Vereins die Frage erörtert werden soll: Welche Folgen knüpfen sich an eine Nachprüfung der Seeleute auf Farbenblindheit? hat der Kieler Nautische Verein beschlossen folgenden Antrag einzubringen:

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins soll ersucht werden, an das Reichsamt des Innern die Bitte zu richten, dass dieses auf geeignete Weise feststellen lasse und den Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins Kenntniss gebe, wie häufig sich in späteren Jahren Farbenblindheit einstellt, nachdem die Augen in einem Alter, in welchem das Seemanns- oder Schiffer-Examen abgelegt zu werden pflegt, normal gewesen sind. Der Verein ist der Ansicht, dass die Frage ob in späteren Lebensjahren periodische Nachuntersuchungen stattfinden sollen, nur auf dieser Grundlage klären werden kann.

## Vermischtes.

Ueber die letzte Ruhestätte der so heldenmüthig untergegangenen Officiere und Mannschaften des „Itis“ ist von dem Leuchthaus-Wächter Schwielp ein Brief an einen der Ueberlebenden eingetroffen, aus dem der „Bremer Courier“ einige Stellen wiedergibt. Es heisst darin u. A.: „Nun da das Denkmal errichtet und die Mauer um den Kirchhof fertig ist, habe ich hier etwas Zeit und will endlich ein paar Zeilen an Sie schreiben. Der Kirchhof sieht jetzt sehr hübsch aus, eine 1,6 m hohe Mauer ist um den ganzen Platz gebaut und auf der Mitte derselben steht ein 7 m hohes Marmordenkmal, welches die Namen aller beim Schiffbruch des „Itis“ Ertrunkenen trägt. Ein hübscher grosser Kranz von künstlichen Blumen, Geschenk von einem russischen Kriegsschiff, liegt auf dem Denkmal. Im nächsten Frühling sollen Bäume, Sträucher und Blumen angelegt werden.“ Es ist immerhin für die Angehörigen ein Trost zu wissen, dass die Gräber ihrer Lieben von einem Menschen gepflegt werden, der ihnen ein treuer Hüter ist.

**Die neue Art der Seefischerei.** Das Monatsblatt des D. Oek., des wissenschaftlichen Beiraths der niederländischen Seefischerei-Behörde in Helder, enthält eine Mittheilung über eine versuchsweise von dem Hafen Vlaardingen aus unterzunehmene neue Art der Seefischerei. Es handelt sich dabei um eine Combination zweier Beug- (Leinen- und Angel-) Fischerei auf Plattfische und Kabeljau und der Treibnetzfisherei auf Hering und zwar nicht, wie bisher, durch Segler mit oder ohne Dampfmachine, sondern durch eigens für den Zweck gebaute Dampfer. Der in Rotterdam auf der Werft von Bonn & Meijer aus Stahl erbaute Dampfer „Koningin Wilhelmina“ hat eine Länge von 38, eine Breite mittschiffs von 6,3 und eine Draufhöhe von 3,5 m, eine Dampfmaschine von 200 direkten Pferdekraften, nach dem Compoundsystem mit Oberflächenkühlung, zwei Masten und Räume für 65 Tons Kohlen. Für die Treibnetzfisherei führt es 150 Netze, es kann 36 Last Fische aufnehmen. Zur Aufnahme der mittelst der Angel gefangenen Fische hat es eine sogenannte Bunn, die aber sonst eingerichtet ist; dieselbe empfängt das See- wasser nur durch drei verschliessbare Oeffnungen, statt dass das letztere durch zahlreiche kleine Oeffnungen in der Bunn ab- und zufliesst; mittels einer von der Schiffsmaschine in Bewegung gesetzten Centrifugalpumpe kann das Wasser in der Bunn in Circulation erhalten werden. Auf dem

7 1/2 m starken Pitchpinedeck befindet sich das Dampfspill und das Deckhaus, über letzterem die Kommandobrücke. Das Volkslogis ist im Vordertheil des Schiffes. Bis jetzt hat das Schiff zwei Reisen gemacht und mittelst derselben 1010 und 1040 Gulden erzielt, indessen haben sich dabei Aenderungen in Bezug auf die Art und Weise der Zuführung frischen Seewassers zur Bunn als rathsam ergeben; nachdem diese in Rotterdam bewirkt, geht die „Koningin Wilhelmina“ unverzüglich wieder zur Fischerei aus. Rheder dieses neuen Fischdampfers ist die Vlaardinger Doggermaatschappij, Direktor A. Hoogendijk lzn. Kapitän ist W. van der Vaart. D. F. Z.

**Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal.** Nach der von der Firma Sartori & Berger, Kiel, Holtenau und Brunsbüttel aufgestellten Statistik passirten in der Zeit vom 15. bis 31. Januar 1897 99 Schiffe im Durchgangs-Verkehr den Kanal.

Laut folgender Aufstellung der New-Yorker Einwanderungsbehörde über die Anzahl der im Jahre 1896 im New-Yorker Hafen aus Europa eingetroffenen Dampferpassagiere, haben die deutschen Linien wieder alle Concurrenten bei Weitem übertroffen:

	Cajüte	Zwischen-deck	Anz. d. Reisen
Norddeutscher Lloyd . . . . .	10 921	38 034	121
Hamburg-Amerika-Linie . . . . .	12 173	32 280	109
White Star Line . . . . .	11 607	21 220	52
Cunard Line . . . . .	17 999	20 681	57
Anchor Line . . . . .	30	18 839	35
Generale Transatlantique Co. . . . .	6 747	17 371	52
Nordd. Lloyd (Mittelmeer-Linie) . . . . .	2 634	16 146	37
Fabre Line . . . . .	21	15 831	27
Red Star Line . . . . .	4 750	13 517	51
American Line . . . . .	16 859	12 830	57
Holland-Amerika Linie . . . . .	4 359	13 609	78
Anchor-Linie . . . . .	6 949	6 448	44
Union Line . . . . .	2	5 928	24
Thürvalla Line . . . . .	986	5 231	26
Compagnie Nationale de Navigation . . . . .	2	3 815	4
Hamburg-Amerika Linie (Mittelmeer-Linie) . . . . .	438	3 581	7
Hamburger Linie (Ostsee) . . . . .	—	1 786	18
Allan Stato Line . . . . .	2 260	1 464	26
Atlantic Line (neue Mittelmeerlinie) . . . . .	22	1 233	3
Generale Transatlantique Co. . . . .	20	—	3
Verschiedene . . . . .	353	2 566	30
<b>Zusammen</b>	<b>99 223</b>	<b>252 350</b>	<b>852</b>

**Stapellauf von Torpedobooten in Newport News.** Während die Vereinigte Staaten-Marine an Zahl der zur Küsten-Vertheidigung geeigneten Kriegsschiffe die Kriegsflotten sämtlicher anderer grosser Nationen thatsächlich übertrifft und auch in ihrem, während der letzten Jahre wesentlich vermehrten Bestande an Panzerschiffen und Kreuzern sich sehr wohl mit den grossen europäischen Kriegsflotten messen kann, ist im Vergleiche zu den letzteren ein noch grosser Mangel an Torpedobooten vorhanden. Demselben soll jedoch in nicht langer Zeit abgeholfen werden, und befinden sich z. Zt. im Auftrage der Bundes-Regierung nicht weniger als 16 seetüchtige Torpedoboote in verschiedenen Hafenplätzen in Bau. Die Construction 4 solcher Boote ist allein den Columbian Iron Works in Newport News in Auftrag gegeben worden, und nachdem das erste derselben bereits vor 3 Monaten und ein zweites vor 6 Wochen vom Stapel gelassen worden, fand Anfang Januar nach der „N. H. Z.“ bereits der Stapellauf des dritten vollendeten Torpedobootes statt.

Die 3 Boote, die fernerhin in der Marine-Liste als Torpedoboot No. 3, 4 und 5 werden geführt werden, sind von gleichem Bau und gleicher Grösse und kosten je ca. 100 000 S. Sie sind je 100 Fuss lang, 16 Fuss breit, ihre Wasserverdrängung beträgt 142 Tons, ihre Schnelligkeit wird auf 24 $\frac{1}{2}$  Seemeilen die Stunde geschätzt und ihre Besatzung wird aus 23 Mann incl. 4 Officieren bestehen. Wie letztes Jahr, ist auch für diesen Winter von der Marineverwaltung Hampton Roads als Rendezvous-Platz für die Manöver-Flotte, die aus 15 Kriegsschiffen bestehen soll, gewählt worden. Genannter Arm der Chesapeake-Bai eignet sich zu angegebenen Zwecke vorzüglich, nicht nur durch die ausgezeichnete Hafen-Gelegenheit, die er bietet, sowie das dortige gleichmässige Klima, sondern es wird auch die Versorgung der Manöverflotte mit Provisionen und Kohlen durch die Nähe von Newport News sehr erleichtert.

**Schiffbau.** Nachrichten aus Tient-in zufolge, hat die chinesische Regierung durch zwei deutsche Firmen im Ganzen elf neue Kriegsschiffe (Panzerkreuzer und Torpedo-Vernichter) bestellt: im nächsten Frühjahr sollen weitere vier grosse Kreuzer bestellt werden. Dem Programme des Marine-Ministeriums zufolge soll in Zukunft das Peiyang (Nord-) Geschwader etwa zwanzig Panzerkreuzer, Stahlkreuzer und Torpedo-Vernichter, und das Nanyang (Süd oder Nanking) Geschwader eine gleiche Ziffer zählen. Die Küste im Süden, einschliesslich der Provinz, Kuangtung, wird in Folge der Seichtheit der dort liegenden Häfen durch ein neues Geschwader geschützt werden, das sich aus Kreuzern und Torpedo-Zerstörern zusammensetzt, die nur einen ganz geringen Tiefgang haben. Um die Fonds für diese Geschwader aufzutreiben, gedenkt man im ganzen Kaiserreiche additionelle Likin-Steuern einzuführen.

**Der Seeschiffahrts-Verkehr im hiesigen Hafen.** Nach der vom handelsstatistischen Bureau veröffentlichten Uebersicht stellte sich Hamburgs Seeschiffahrt vom 1. Januar d. J. bis ultimo Januar folgendermassen: Es kamen an 461 Dampfschiffe (circa 361740 Reg.-Tons) und 85 Segelschiffe (ca. 44243 Reg.-Tons). Im Vorjahre betrug für denselben Zeitraum die Zahl der angekommenen Dampfschiffe 503 (ca. 40218 Reg.-Tons) und Segelschiffe 129 (ca. 82736 Reg.-Tons). Es gingen ab: 518 Dampfschiffe (ca. 424965 Reg.-Tons) und 85 Segelschiffe (ca. 25790 Reg.-Tons), gegen 516 Dampfschiffe (ca. 392680 Reg.-Tons), und 91 Segelschiffe (ca. 399323 Reg.-Tons) für denselben Zeitraum des Vorjahres. — Von den aus transatlantischen Häfen hier angekommenen Schiffen waren 100 beladen und — leer; von europäischen Häfen sind angekommen 353 beladene und 93 leere Seeschiffe, während in demselben Zeitraum im vorigen Jahre ankamen 138 beladene und — leere bez. 415 beladene und 79 leere Seeschiffe. — Es gingen von hier ab: nach transatlantischen Häfen 90 beladene und 9 leere Schiffe, nach europäischen Häfen 370 beladene und 131 leere Seeschiffe, gegen 85 beladene und 8 leere bez. 361 beladene und 153 leere Schiffe in demselben Zeitraum des Vorjahres.

**Prüfungswesen.** Den 1. März d. J. Morgens 8 Uhr fängt in Papenburg eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann an. Meldungen nimmt bis zum 28. Februar der Navigationslehrer Herr Hahn in Papenburg entgegen.

**Die rumänische Handelsflotte.** Auf den Werften von Kiel und Glasgow werden gegenwärtig auf Bestellung der rumänischen Regierung 5 grosse Dampfer mit einem Fassungsraum von je 3500 Tonnen gebaut. Noch im Laufe dieses Jahres müssen die Dampfer abgeliefert sein, sie sollen dem überseeischen Verkehr Rumäniens dienen. Bisher besass die rumänische Handelsflotte nur 3 Dampfer für den überseeischen Verkehr und zwar für die Fahrten zwischen Braila und Konstantza einerseits und Konstantinopel andererseits. Nach

Fertigstellung der neuen Dampfer wird Rumänien die fremden Schiffahrtsgesellschaften zurückdrängen können. Wie mitgeteilt wird, sind die im Bau begriffenen grossen rumänischen Seedampfer auch zur Aufrechterhaltung des regelmässigen Handelsverkehrs zwischen den Häfen von Braila und Galatz einerseits und Hamburg, Antwerpen und Rotterdam andererseits bestimmt.

## Kleine Mittheilungen.

In Kopenhagen hat sich eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 3 $\frac{1}{2}$  Millionen Kronen gebildet, um eine direkte Handelsverbindung mit Ostasien zu errichten. Man will 3 Schiffe, jedes von 6000 Tons, bauen und mit diesen eine regelmässige Dampfschiffsverbindung mit den ostasiatischen Häfen, besonders Hongkong, Singapore, Shanghai und Bangkok, etabliren. Die neue Verbindung soll namentlich landwirthschaftliche Produkte ausführen.

Fridtjof Nansen kommt nach Berlin. Er folgt damit der „Gesellschaft für Erdkunde“, vor der er am 3. April einen Vortrag halten wird. An demselben Tage veranstaltet die Gesellschaft zu Ehren des berühmten Forschers ein Bankett in den Sälen des neuen königl. Theaters (Kroll.)

Der Aufsichtsrath der Bremer Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“ beschloss die Vertheilung einer Dividende von 11 Prozent für das verflossene Rechnungsjahr.

Der Norddeutsche Lloyd hat nach Zeitungsmeldungen seinen ganzen Kohlenbedarf bis Ende 1898 mit dem deutschen Kohlensyndikat zu erhöhten Preisen abgeschlossen.

## Seeamtsentscheidungen.

**Der Untergang des „Salier“** (Seeamt Bremerhaven, 2. Februar). Der Vorsitzende Amtmann Dr. Dommes eröffnete dem Referat der „W.-Ztg.“ zufolge die Sitzung mit der Mittheilung, dass bei der Untersuchung des Unterganges des Norddeutschen Lloyd dampfers „Salier“ es sich hauptsächlich um Beantwortung folgender Fragen handele: In welchem Zustande befand sich das Schiff bei seinem Abgange von der Weser? 2. Ist dem Schiffe auf seiner Reise bis Corna etwas zugestossen, was auf den Unfall von Einfluss hätte sein können? 3. Was für Nachrichten liegen aus Spanien über den Unfall und über das, in der hier in Betracht kommenden Zeit, herrschende Wetter vor? Bezüglich des ersten Punktes ist ermittelt, dass der im Jahre 1875 erbaute Dampfer beim Germanischen Lloyd die Klasse 95 A 4 L führte. Nach der Mannschaftsliste waren alle Chargen vollständig besetzt. Kapitän Wempe und der erste Officier Castrischer besaßen hinreichende Kenntniss des Fahrwassers, da ersterer als Officier 10 und als Kapitän 3, Castrischer 17 Reisen nach Südamerika gemacht hat und dabei immer an der spanischen Küste entlang gegangen ist. Der Dampfer besass eine totale Ladefähigkeit von 2586 cbm, davon waren bei seinem Abgange von hier 1024 mit Gütern verschiedenster Art beladen. Der Tiefgang betrug 20' vorn und 19' 7" hinten. Die hier eingeschifften Passagiere zählten 15 Köpfe, die Mannschaftsstärke betrug 68 Personen. Im Ganzen befanden sich 448 Korkwesten und 10 Rettungsringe an Bord, die so vertheilt waren, dass in jeder Koje eine Korkweste lag, ausserdem befanden sich solche im Mannschaftslogis und einige in den Böten. Vor seinem Abgange wurde der Dampfer vom Reichsemissar sehr eingehend besichtigt; es wurden dabei Bootsmanöver angestellt, die Ausrüstung der Böte und die Beschaffenheit der wasserdichten Thüren einer Prüfung unterzogen und sowohl diese, wie alle übrigen, die Sicherheit des Schiffes betreffenden



der Ordnung befanden. — Bezüglich der zweiten Reise Bericht des Kapitäns Wempe an die Direction des Norddeutschen Lloyd, datirt Coruna, 7. December 1896. Auf demselben verlief die am 29. November angetretene Reise bis Antwerpen und durch den Kanal ohne besondere Vorfälle. Nach dem Passiren von Ouessant am 4. December schwerer Südweststurm ein, in dem das Schiff schwer arbeitete und verschiedene Deckschäden erlitt. Man erreichte man mit 48stündiger Verspätung. Am 7. December, nachmittags 4 $\frac{1}{2}$  Uhr, gieng der „Salier“ bei besserem Wetter und bei steigendem Barometer von Coruna nach Villa Garcia ab. Am 10. December telegraphirte der Norddeutsche Lloyd in Coruna, der zugleich Konsul ist, an die Lloyddirection in Bremen, es bestünde die Befürchtung, dass der Dampfer mit allen an Bord befindlichen Personen auf den Felsen bei Cap Corrubedo verunglückt sei, da Leichen und Theile der Ladung an die Küste getrieben seien. Von den spanischen Behörden ist bisher nur das Antreiben von 4 Leichen festgestellt worden, zwei des Kapitäns Wempe und 3 Mädchen, letztere im Alter von 4, 6 und 10 Jahren, sämtlich ohne Lebenszeichen, die Leiche des Kapitäns Wempe trug keine Lebenszeichen. Seine Uhr war um 5 $\frac{1}{2}$  Uhr stehen geblieben. Es besteht die Vermuthung, dass der Kapitän erst in der Nähe der Küste sein Leben verlor, wahrscheinlich durch Anschlagen an einen Felsen, da er an der Stirn eine tiefe Wunde hatte. Die 4 Leichen wurden auf dem Kirchhofe des nächsten Küstendorfes begraben. Da die Befürchtung bestand, dass die Anwesenheit von der antreibenden Ladung viel beseitigt, vielleicht auch Leichen unrecognoscirt begraben könne, erzielten auf Anregung der deutschen Botschaft die spanischen Behörden eine strenge Ueberwachung der Küste an, auch sandte der Nordd. Lloyd den 3. Officier des Dampfers „Mark“ an Ort und Stelle. Das, was dieser der angetriebenen Ladung gesehen hat, war von geringem Interesse. Otto ist auch auf dem Leuchthurne von Corrubedo angekommen und hat das von dem Wärter geführte Tagebuch eingesehen. Nach den Eintragungen hat das Feuer dieses Thurmes in der Nacht vom 7. bis 8. December gebrannt, die in der benachbarten Thürme sind bis 12 Uhr sichtbar gewesen, dann ist Nebel und dicker Regen eingetreten. Am 8. December (7) hat der Wärter grosse Mengen Ladung in die Richtung von Süden nach Norden vorbeitreiben sehen. Dieser Angabe und der von Fischern aufgestellten Behauptung, die See sei an einer Stelle an der Südseite der Bucht von Villa Garcia führenden Bucht immer fettig, was von dem Ueberbleibsel eines gesunkenen Schiffes herrühre, verursacht wird in einigen Berichten die Vermuthung ausgesprochen, die Strandungsstelle sei südlicher, als bisher angenommen wurde, zu suchen.

Der Reichscommissar sagt: „Die Untersuchung hat die Ueberzeugung verschafft, dass das Schiff in vollständigem Zustande seine Reise angetreten habe. Bei den heftigen Stürmen in der Bucht von Biscaya hat es sich bewährt, wenn es auch in Folge des Beidrehens eine 48stündige Verspätung in Coruna ankam. Von dort es bei anscheinend besser werdendem Wetter weiter. Bei dem stürmischen Wetter der vorangegangenen Tage kann man sich vorstellen, was für eine See draussen stand. Mitternacht des 7. December wurden die Verhältnisse schlechter. Der Kurs musste um diese Zeit südlich geändert werden, die See kam ziemlich von vorn, die Luft war düster. Es ist nicht aufgeklärt, ob die dadurch erschwerte Navigation oder ob ein Schaden am Schiffe diesen so sehr bedauerlichen Seeunfall herbeigeführt hat. Ich muss noch hinzufügen, dass der Nordd. Lloyd Alles gethan hat, um die Untersuchung zu fördern. Ueber die Verhältnisse an Land sind die Berichte widersprechend, aber soviel hat sich wohl

herausgestellt, dass den Behörden, die helfend eingreifen konnten, Dank gebührt; namentlich gilt dies von dem Geistlichen, der die Beerdigung der vier Leichen vornahm.“

Das Seeamt giebt folgenden Spruch: „Der deutsche Schraubendampfer „Salier“ ist in der Nacht vom 7. auf den 8. December 1896 in der Nähe vom Cap Corrubedo an der spanischen Küste auf Felsen gestrandet und total verloren gegangen. Die sämtlichen an Bord befindlichen Personen, 66 Mann Besatzung und 214 Passagiere, haben bei dem Schiffbruch den Tod gefunden. Die Ursache der Strandung, welche auf das schwere, unsichtige Wetter und Stromversetzung zurückzuführen sein wird, hat mit Bestimmtheit nicht festgestellt werden können.“

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 1. Februar. Als neues Mitglied wurde der erste Officier der Hamburg-Amerika-Linie Herr Maschgule aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge und Verlesen des Rundschreibens des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein wurde in eine nochmalige Berathung über das Wegerecht der Fischdampfer auf See eingetreten worüber sich eine längere Debatte entwickelte, in welcher namentlich betont wurde, dass die Commission des Vereins, welche gemeinschaftlich mit dem Verein deutscher Seeschiffer zu Hamburg über diesen Gegenstand berathen habe, den Fischdampfern allen anderen Schiffen, auch Seglern gegenüber, das Wegerecht zugesprochen habe, d. h. dass alle anderen Schiffe auf See einem fischenden Fischdampfer auszuweichen hätten. Fischt aber der Fischdampfer nicht, dann hat er dieselben Ausweich-Pflichten wie ein anderer Dampfer. Diesen Grundsatz hat aber der Nautische Verein nicht acceptirt, sondern will den Fischdampfer verpflichtet, auch wenn er fischt, einem Segler auszuweichen. Da die Meinungen der Versammlung getheilt waren, kam es zu keinem Beschlusse, sondern der Punkt wurde nochmals auf die nächste Sitzung vertagt. Die Beseitigung der Wracks im Nord-Atlantico kam nicht zur Sprache.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 3. Februar 1897. Als neue Mitglieder wurden aufgenommen die Kapitäne Meier, D. S. „Procida“ und Kühlsen, D. „Hera“. Zur Verhandlung kam in der äusserst stark besuchten Versammlung die Frage des Wegerechts der Fischdampfer. Es wurde betont, dass man noch heute auf dem Standpunkt der am 11. April 1894 gefassten Resolution stehe und es als unerlässlich ansehe, dass den Fischdampfern das Wegerecht, sowohl Dampfern als Seglern gegenüber zuerkannt werde. Der Mangel an Beleuchtung und Weganlagen sowie Schutzmaassregeln am O'Swald- und Australia-Quai wurde alsdann beleuchtet und eine Resolution gefasst, in der dringende Abhülfe dieser Uebelstände befürwortet wird. Schliesslich gelangte noch die Frage der Ausbildung der Navigationslehrer zur Erörterung. Als erster Grundsatz wurde festgestellt, dass die Lehrer dem Seemannsstande entnommen werden sollten.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 3. Februar 1897.

Der Aufschwung in den Heimfrachten lässt leider noch immer auf sich warten, vorläufig haben die Raten sich noch auf derselben traurigen Höhe, d. h. Niedrigkeit behauptet. Ausfrachten haben sich einigermaassen gehalten. Die Zahl der Abschlüsse seit unserem letzten Bericht ist nicht bedeutend. Wir führen nachstehend einige derselben auf: „Scottish Moors“ Chilen. Salpeterplätze/L.K. Cont. 17,6 %<sup>1</sup>, direkt, April/Mai.

„River Indus“ Westküste Südamerikas/U. K. Cont. 21/3  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  direkt, Guano.  
 „Hiawatha“ Newcastle N. S. W./San Francisco 12/6 100 Tons, 12/3 150 Tons, 12/— 200 Tons löschen, Kohlen.  
 „Birtha“ Newcastle N. S. W./Valparaiso f. o. Pisagua range U. K. Cont. 32/6  $\frac{1}{2}$  6d direkten Hafen an der Westküste und  $\frac{1}{2}$  direkten Hafen U. K. Cont.  
 „Salamanca“ Port Pirie/U. K. Cont. 21/—  $\frac{1}{2}$  6d direkt, Erz.  
 „Ecclefechan“ Liverpool/Calcutta 16/—, Salz.  
 „Lonsdale“ 1685 T. R., Antwerpen/Yokohama 2150 T. Röhren 22/6, Rest 21/3.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 22. Januar 1897.

Während unser heutiger Bericht eine bedeutende Anzahl von Abschlüssen in den hauptsächlichsten Getreidehäfen aufweist und Rheder, die gerade Räume von entsprechender Grösse und Position anbieten konnten, erhöhte Frachten bei der Deckung offener Engagements sichern konnten, bedauern wir unsere Bemerkung von letzter Woche wiederholen zu müssen, nämlich: dass die kürzlich zu Stande gekommenen Charters nur früher gemachte Geschäfte berühren und nicht auf neue Abschlüsse zurückzuführen sind, da für solche sich die herrschenden Raten zu ungünstig mit den äusserst niedrigen Berthfrachten am Platze vergleichen. Die Lage in den atlantischen Baumwollhäfen zeigt keine Aenderung und das Geschäft in den Golfhäfen verräth ein etwas gelangweiltes Aussehen. für jeden Artikel ausser Bauholz, wofür die Nachfrage noch ziemlich lebhaft ist. Wir können wieder von einem sehr ruhigen Markt für Segleräume berichten. Das Angebot der Schiffe bleibt äusserst beschränkt aber den momentan geringen Bedarf gegenüber ausreichend. Raten blieben indessen fest, da Räume auf Ankunft sich neuerdings weniger reichlich anbietet als ehe- dem und wir können daher kaum für's Erste eine erhebliche Aenderung erwarten.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ d.	12/6a15/	11/2	12/6
London, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d.	15/	11/3a12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	10/	15/a17/6
Bristol	1d.	22/6	15/	17/6
Hull	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6
Leith	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	20/
Newcastle	3 $\frac{1}{2}$ d.	25/	15/	17/6
Hamburg	60 $\delta$	1 $\mathcal{M}$	22 cents.	50 mk.
Rotterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	25 cts.	16 cts.	12a16c.
Amsterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	25 cts.	16 cts.	12a16c.
Copenhagen	3/6	25/	22/6	25/
Bordeaux	3/4 $\frac{1}{2}$	37 $\frac{1}{2}$ cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	3d. $\frac{1}{4}$	20/	13/9	20/
Bremen	10 $\delta$ März	28c.	20 c.	12c.
Marseille	3/.	22/6 25/	17/6	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 7-64d. — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 9-64d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dampfer	3/3	3/3	3/	3/3 ....
Raff. Petrol. per Segel	....	....	2/6a3/	.... 20 $\frac{1}{4}$ a21c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segl.	17c.	19 $\frac{1}{2}$ c.	15c.	19c.

## Büchersaal.

**The Shipping World Year Book**, edited by Mayor Jonas. **Port-Directory of the World. 1897.** Preis 23 sh.

Ein alter Bekannter ist es, der sich diesmal wieder einstellt, und wie gewöhnlich wieder Neues, Verbessertes und Vervollkommnetes mit sich bringt, im Vergleich zur vorhergehenden Auflage. Die Angaben betr. der Hafenabgaben, Lootsengebühren etc. sind, wie immer, auch diesmal wieder aufs Sorgfältigste revidirt und entsprechen in jeder Hinsicht den thatsächlichen Verhältnissen. Dasselbe gilt von den Zolltarifen, die sich für alle Länder in dem Buche verzeichnet finden. Die allgemeinen Informationen über den Welthandel, Geldwerthe, Maasse, Gewichte, nautische, seerechtliche Notizen etc. sind so reichhaltig, wie sie kaum in einem anderen Buche zu finden sind. Neu ist in der diesjährigen Ausgabe eine Karte der ganzen Erde, in der wir alle Postdampfer-Routen mit der entsprechenden Distanz in Seemeilen verzeichnet finden, sowie die Angabe der Hauptprodukte, die in jedem Hafen zur Verschiffung gelangen. Die neueste Ausgabe des Shipping World Year Book steht in jeder Hinsicht auf der Höhe des bisherigen verdienten Rufes, den sich diese Publikation zu erringen gewusst hat.

**La Marine da Guerra del Mondo 1897**, mit 77 Illustrationen von Ingenieur L. D'Adda. Die im Verlage der bekannten Verlags- handlung Ulrico Hoepli, Mailand erscheinende Collection d. „Manuali Hoepli“ ist wiederum um ein nautisches Werk bereichert worden, ein im Stile des österreichischen Marine-Almanachs gehaltenes Taschenbuch, das alle für Marineofficiere wissenswerthen Angaben über sämtliche Kriegsmarinen enthält. Ausser den Tabellen über Schiffsdimensionen, Bewpanzerung, Artillerie etc. finden wir für jede Seemacht eine kurze Beschreibung des Marineverwaltungsapparates, des Personalbestandes sammt des Etats etc., eine höchst werthvolle und umfassende Beigabe, die wir in gleich vollständiger Weise in keinem anderen gleichartigen Buche finden, ferner ein Resumé des Schiffsbestandes nach Typ und Geschwindigkeit der Schiffe geordnet. Ein Abriss des Völkerrechts bildet den Schluss des interessanten und werthvollen kleinen Buches, das uns mit grosser Umsicht und Sachkenntniss zusammengestellt zu sein scheint. Auch die zahlreichen Illustrationen bilden eine werthvolle Beigabe des Buches, dessen Preis von fres. 4.50 in Anbetracht der gediegenen Ausstattung als ein äusserst mässiger zu bezeichnen ist. Bei dieser Gelegenheit wollen wir nicht unterlassen, zu bemerken, dass die Collection der „Manuali Hoepli“, die nahezu alle Gebiete des Wissens umfasst, bereits auf mehr als 500 Bände gestiegen ist.

## Rundschau der Erfindungen auf maritimem Gebiet.

Mitgetheilt durch das Internationale Patentbureau von Heimann & Co. in Oppeln.

Auf einen, durch Gasexplosionen wirkenden Reactionspropeller für Schiffe hat Herr Paul Hellmich in Beuthen a/O. unter No. 89763 ein Patent erhalten. Die Explosionskammer steht stets in offener Verbindung mit dem Reactionsrohr, in welchem nach erfolgter Explosion die Abgase die Scheidewand zwischen dem neuen Gasgemisch im Explosionsraum und der Wassersäule im Rohr bilden. — Ein Vorreiber-Verschluss für Schottthüren ist dem Herrn Joseph Schladt in Washington, Bezirk Columbia, V. St. A., unter No. 89471 patentirt worden. Die mit Handgriff oder Vorreiber versehenen Bolzen sind in durch Mutter in der Thür oder der Schottwand befestigter Büchsen gelagert und in denselben durch in Nuten gelegte Ringe oder dergl. gedichtet.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinböf 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 7.

Hamburg, den 13. Februar

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Gedanken eines alten Seemanns über „hochdeutsche Verdunkelungen niederdeutscher Seemannswörter“ des Herrn Marine-Oberpfarrer Goedel (Schluss). — Vohémar (N.-O.-Küste von Madagaskar). — Die Unsichtbarkeit der Torpedoboote und die electricischen Schenwerfer. — Gesundheitliche Controle der Seeschiffe mit Rücksicht auf die Postfahrt. — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Rückersaal.

### Auf dem Ausguck.

Schneller als man nach den Vorgängen der vorhergehenden Woche erwarten durfte, hat der Hamburger Hafenarbeiter-Ausstand sein Ende erreicht. Eine am verflossenen Sonnabend, den 6. Febr. herbeigeführte Abstimmung ist zu Gunsten einer bedingungslosen Wiederaufnahme der Arbeit vorgeschlagen. Etwa siebenzig Prozent der Stimmen haben sich für Beendigung des Ausstandes erklärt. Wie sich nun in der Folge die allmählig recht verwickelt gewordenen Verhältnisse entwirren werden, ist noch eine Frage der Zeit. Zu konstatiren ist zunächst, dass auf die officiële Erklärung von der Beendigung des Strikes hin eine Massenauswanderung von Hilfsarbeitern, sog. Strikebrechern, stattgefunden hat. Es scheint demnach glücklicherweise ziemlich Raum für Wiedereinstellung alter Arbeiter geschaffen werden zu sein. Was die nun abgethane Fehde anbelangt, so ist es das Beste, so schnell wie möglich den Mantel der Vergessenheit darüber zu decken und die Ausgestaltung der Arbeitsverhältnisse in der Zukunft, unbeeinflusst von der Erinnerung an den alten Zwist, ins Auge zu fassen. Dass der Wechsel auf die Zukunft eingelöst werden wird, haben die Unternehmer den Arbeitern ausgestellt, indem sie ihnen die Veranstaltung einer Enquête nach Beendigung des Strikes zugesagt, daran zweifeln wir nicht. Es lässt sich in den Hamburger Hafenverhältnissen, das kann man schon eingestehen, noch so Manches verbessern,

selbst ohne dass man tief in den Beutel greift; es gehört beiderseits nur etwas guter Wille dazu. Die Besserung der Verhältnisse im An- und Vorbordschiffen der Arbeiter, die Einführung des Ticket-systems bei der Lohnauszahlung, Errichtung eines Heuerbureau's sind, im Grunde genommen, Wünsche, deren Berechtigung kein Unbefangener bestreiten kann, deren Verwirklichung aber andererseits durchaus in den Grenzen praktischer Möglichkeit liegt. Möge Das, was jetzt zur Beseitigung von Missständen gethan werden soll, bald und gründlich in Angriff genommen werden und mit der Wiederkehr geregelter Zustände im Hafen auch wieder freudige Schaffenslust auf beiden Seiten Einzug halten.

Die Klein- und Küstenschiffer verharren in ihrer Agitation auf Ausschluss der fremden Flagge von der Küstenschiffahrt. In einer am vorigen Sonnabend in Altona abgehaltenen Versammlung ist folgende Resolution, die im Wesentlichen auf dem Standpunkt der früher gefassten und von uns bereits erörterten Beschlüsse dieses Verbandes steht, angenommen: „Die in Pabst's Gesellschaftshaus zu Altona tagende Allgemeine Versammlung des Verbandes deutscher Küstenschiffer spricht die Hoffnung aus, dass die Reichsregierung, entsprechend der vom Reichstage zum Binnenschiffahrts-Gesetz angenommenen Resolution, endlich wirksame Maassregeln zum Schutze der durch die deutsche sozialpolitische Gesetzgebung belasteten deutschen Küstenschiffahrt gegenüber der billiger arbeitenden



Concurrenz des Auslandes, vor Allem der holländischen und dänischen Flagge, ergreifen möge. In der Ermässigung der Tarifsätze des Nord-Ostsee-Canals für kleinere Fahrzeuge in deutscher Küstenfrachtschiffahrt können wir eine wirksame Förderung der deutschen Küstenschiffahrt der Concurrenz mit den Nachbarländern gegenüber nicht erblicken. Wir müssen als die einzig wirksame Schutzmaassregel für unsere vaterländische Küstenfahrt nach wie vor den Ausschluss der concurrirenden Flaggen mindestens bis zur Grösse der Schiffe bis zu 150 Registertons bezeichnen, und glauben die Einführung dieser Maassregel als im Interesse sowohl der Erhaltung unserer deutschen Küstenschiffahrt, wie der Sicherung der Rekrutirung unserer Marine als unumgänglich nothwendig ansehen zu dürfen.“ Der seitens der Hamburger Handelskammer geführte Nachweis, dass die fremde Flagge in der deutschen Küstenschiffahrt keine wesentliche Rolle spiele und überdem stetig zurückgehe, während andererseits im Falle der Beseitigung der fremden Flagge aus der deutschen Küstenfahrt die zu erwartende Vergeltungsmaassregel anderer Länder der deutschen Schiffahrt schweren Schaden zufügen würde, scheint die Küstenschiffer nicht von ihren, das allgemeine Interesse gefährdenden Bemühungen abgebracht zu haben.

Ueber die Lage des See-Versicherungsgeschäftes im Mittelmeer geht dem Konstantinopler Handelsblatt aus Salonik ein interessanter Bericht zu, der für deutsche Assekuradeure nicht ohne Interesse sein dürfte: In dieser Branche des Versicherungsgeschäftes, so schreibt der Gewährsmann, hat hier eine Konkurrenz Platz gegriffen, der man eigentlich kopfschüttelnd gegenüber stehen muss. Fast jeder Exporteur hat es hier schon soweit gebracht, selbst Vertreter einer See-Versicherungsgesellschaft zu sein und rapportiert natürlich seiner Gesellschaft das, was ihm conveniert. Ob dies nun stets stichhaltig sein mag, bleibe dahin gestellt. Zumeist sind es deutsche Gesellschaften, welche hier vertreten sind: die Mannheimer, die Baloise, die Badoise, die Francfortoise, die Wurtembergoise, die Fortuna u. A. m., und die Jagd auf die Kundschaft ist einzig in ihrer Art. Das Exportgeschäft blüht dieses Jahr, und es gelangen zahlreiche Dampfer zur Befrachtung. Naturgemäss reichen die wenigen Dampfer der regelmässig hier anlaufenden Linien nicht für den Transport des Getreides aus, denn sie führen auch general cargo, während der Exporteur bei einem full grain cargo besser mit der Fracht ankommt. Als im Herbst vorigen Jahres die Frachten rapid stiegen, und die regelmässigen Dampferlinien sich veranlasst sahen, ihre Frachten auch zu haussieren, anstatt (gerade als regelmässige Linie) in dieser Hinsicht in den Grenzen des Bescheidenen zu bleiben, wurden namentlich in Eng-

land längst abgerüstete Dampfer wieder aufgetakelt und in Dienst gestellt. Wie Pilze schossen plötzlich die Dampfergelegenheiten hervor, und mit der Hausse, welche so manchen Spekulanten ruiniert hat, war es vorbei. Nun fahren diese Dampfer, und man nennt sie kurzweg irregular steamers. Diese Steamer kommen auch hierher, und werden zu 7/9 — 8/ — je nach der Bestimmung für Anwerfen und den Norden für full cargo grains in bulk gechartert. Die Ladungen werden zu  $\frac{3}{8}\%$  zu den Konditionen der Pariser Police mit 3% Franchise versichert, und erhalten die Exporteure auf diese Praemien noch 10 — 12 % Sconto. Gerade der Umstand, dass es unregelmässige Steamer sind, auf welche diese Schleuderprämiën Anwendung finden, auf Steamer, die weder erstklassig sind, noch deren Kapitäne, die Routen in der Regel so genau kennen, wie die Kapitäne regulärer Liniendampfer, erregt Erstaunen. Es wäre nur im Interesse der deutschen Versicherungsgesellschaften gelegen, die Prämie für solche Ladungen zu erhöhen. Erst kürzlich fuhr S./S. Woodfield, Kapt. Milbourne, in der Nähe des Cap Kara Bournou auf; er machte sich zwar nach 2 Tagen durch Entlöschten eines Theiles der Ladung wieder flott und kam in den Hafen von Salonik wieder herein, aber die Spesenrechnung, — man kann in Salonik rechnen —, dürfte diese nicht noch die 3% Franchise übersteigen? Vorsicht ist jedenfalls besser als Nachsehen haben.

Es scheint, als wenn Spanien jetzt wirklich Ernst machen will, in Cuba vernünftige Reformen einzuführen. Das spanische Cabinet hat sich über einen Reform-Entwurf insofern geeinigt, als ein sogenannter „Verwaltungsrath“, ein Parlament aus 35 Personen, gegründet werden soll. Die dem Parlament angehörnden Mitglieder sollen zum grösseren Theil durch direkte allgemeine Wahlen bestätigt werden, der Rest jedoch soll von gewissen Interessenten-Gruppen, über die noch nichts Näheres bekannt ist, gewählt werden. Etwas Genaueres und Bestimmtes über den Entwurf wird man wohl erst nach Berathung der Cortes erfahren. Trotzdem die Reformen in Aussicht stehen, macht Canovas bekannt, sie nicht eher in Kraft treten zu lassen, bis der Aufstand beendet, d. h. die Ruhe eingetreten sei. Er hofft gewiss, dass durch diese greifbaren Zugeständnisse der Regierung die Führer an Anhang verlieren oder selbst umgestimmt würden. Dass der cubanische Aufstand seit dem Tode Maceo's nicht mehr mit derselben Energie geführt wird, unterliegt keinem Zweifel, jedoch scheint die Behauptung des General Weyler, die Provinz Pinar del Rio, der eigentliche Revolutionsherd, weise keinen Revolutionär auf, etwas übertrieben. Im Anbetracht der bedeutenden Handels- und Schiffahrtsinteressen, die Deutschland in Cuba hat, möchte man wünschen,

Entscheidungen der spanischen Regierung  
Pazifizierung der Insel nicht als zu  
weisen.

zunehmend seit Jahren schwebende Angelegenheit des Hamburger Hafengesetzes ist in ein Stadium getreten. Der bürgerchaftliche Ausschuss, welcher über den Erlass eines Hafengesetzes verhandelt hatte, liefert nun noch einen zweiten Bericht, in dem er sich in erster Linie mit dem Verbot im Hafen beschäftigt. Der Ausschuss erklärt, seinem letzten Bericht zufolge, dass im Hafengebiet verboten sein soll, das Hausiren mit Waaren aller Art einzulassen, Spirituosen. Ausgenommen hiervon ist der Vertrieb sonstiger Lebensmittel, welchen die Behörde zuverlässigen Personen widerrufen zu gestatten hat.“ Der Senat hat hiergegen erklärt, dass dieses mit dem Zollvereinsgesetze unvereinbar sei. Der Ausschuss hat sich aber nicht entschliessen können, von diesem zurückzutreten, und empfiehlt der Bürgerchaft die Annahme desselben Antrages. Ferner hat der Ausschuss beschlossen, der Bürgerchaft folgende Passus zu empfehlen: „In Betreff auf die öffentliche Ordnung und Sicherheit im Hafen müssen alle Seeschiffe und beladene Fahrzeuge mit Ausnahme der Hafenfahrzeuge mindestens von je einem Wächter bewacht werden.“ Dann soll dem § 25 der Satzung hinzugefügt werden: „In dem Hafengebiet nördlich des Hauptfahrwassers der Elbe dürfen Dampfschiffe ohne Schleppanhang ausser bei Noth nicht mit Voldampf fahren. Zum Schluss hat der Ausschuss der Bürgerchaft die Annahme folgenden Antrages: Die Bürgerchaft wolle die Überreichung des Berichtes Nr. 52 von 1896 und des weiteren Berichtes dem vom Senate vorgelegten Entwurfe eines Hafengesetzes mit den vorgeschlagenen Anlage ersichtlichen Abänderungen zu- und den Senat ersuchen, den erwähnten Anträgen seine Mitgenehmigung zu ertheilen.“

Im südlichen Ostseegebiet hat während der letzten 5 Wochen fast ohne Unterbrechung Frost, und anhaltend sogar sehr strenger Frost geherrscht, dabei ist so viel Schnee gefallen, wie seit Jahren nicht. Infolge dessen hat sich in der Ostsee sehr mehr Eis gebildet und der Schifffahrt, desto mehr Schwierigkeiten und Hindernisse bereitet, sodass manche Dampfer, sogar in der Swinemünde abenteuerliche, an Polarreisen erinnernde gefahrvolle Fahrten erlebten und die Kapitäne und Rhedereien immer bedenklicher wurden, ihre Schiffe den Ungewissheiten der Eisverhältnisse auszusetzen, der Dampfver-

kehr wurde deshalb immer schwächer, ohne bis zur Stunde ganz aufgehört zu haben, da es sich um Treib- und Packeis handelt, welches sich je nach der Windrichtung verschiebt, grössere oder geringere Hindernisse schafft, zeit- und stellenweise freies Fahrwasser oder je nachdem undurchdringliche Blockaden bildet. Am 7. Februar ist, wie uns der Speditur-Verein Herrmann & Theilnehmer mittheilt, aus Swinemünde noch der Thingvalla-Dampfer „Island“ in See gegangen, ein mächtiges Schiff mit starker Maschine, scharf und kräftig gebaut und zum Zwecke dieser Eisreise hinten 22', vorn nur 8' tief beladen, also ein denkbar bester Eisbrecher, aber wenn es diesem auch gelingt, die Fahrt bis Kopenhagen zu erzwingen und wenn auch einzelne andere Dampfer es riskiren, aus Ostseehäfen auszulassen, oder trotz des schweren Packeises im Sund von draussen die Einfahrt in die Ostsee zu forciren, das sind Ausnahmen, die Ostseeschifffahrt kann thatsächlich als sistirt gelten und die Wetteraussichten deuten auf Fortdauer von Frost, also auf Verschlechterung der Eisverhältnisse, sodass wir unseren Auftraggebern nicht die Möglichkeit verhehlen dürfen, dass die Schifffahrtsunterbrechung sehr lange dauern kann, im letzten Jahrzehnt giebt es ein Präcedenz, dass unsere Ströme und sogar das Stettiner Haff längst eisfrei waren, als in den ersten Apriltagen erst die Eisblockade im Sund forciert, also die Seeschifffahrt wieder eröffnet werden konnte. Andererseits ist die Hoffnung nicht ausgeschlossen, dass bei baldigem Witterungsumschlag mit viel Regen und Sturm aus wechselnder Richtung der arktische Zustand gänzlichen Aufhörens der Seeschifffahrt in der Ostsee in ein paar Wochen sich zum Besseren gewandt hat.

### Gedanken eines alten Seemanns über „hochdeutsche Verdunkelungen niederdeutscher Seemannswörter“ des Herrn Marine-Oberpfarrer Goedel.

Von Fritz Schemel in Cronthal bei Crone a. d. Brahe.

(Schluss.)

Als man anfang, bei uns den Wind als treibende Kraft für das Boot zu benutzen, d. h. zu einer Zeit, wo wir Niedersachsen und Angeln mit unseren Landsleuten jenseits der Nordsee noch denselben Strand bewohnten, nannte man die Schiffsseite, von der der Wind kommt, Luvseite, d. i. die gelüftete, die gehobene Seite, und die entgegengesetzte, wohin der Wind geht, welche durch den Winddruck tiefer liegt, Leeseite, d. i. lange, niedrige Seite. Als nun aber durch die Trennung die Sprachen hüben und drüben sich selbständig, unabhängig von einander entwickelten, kam man in England durch den Zusatz des Wortes ward = wärts, bei der bekannten Aus-

sprache des e wie i und des w wie u, sehr bald dahin, das Wort leeward = liuwart zu sprechen, so dass es schliesslich gerade so lautete, wie der entgegengesetzte Begriff. Um sich nun mit Anstand aus der Affaire zu ziehen, behielten sie das verdorbene Wort bei und nannten die Windseite windward. So kam es, dass wir heute unter Leeward ganz verschiedene Richtungen verstehen.

Das andere Wort, dem Herr G. wieder eine schlechte Behandlung angedeihen lässt und damit auch der ganzen deutschen Seemannschaft, ist heissen. Darnach wird der Bootsmann als eine Art von Slaventreiber dargestellt, der die Leute mit dem den Gänsen abgelauchten Naturlaute hiss — hiss! bei der Arbeit hetzt. Sancta Margarina! Nein, gehetzt wird unter deutschen Seeleuten nicht, aus dem sehr einfachen Grunde, weil sich keiner hetzen lässt. Aus diesem Hetzlaute soll hissen entstanden sein: weil Herr G. auf heissen keinen Reim zu machen versteht, wird das Wort einfach über Bord geworfen und hissen für die einzige berechnete Form erklärt. Dieses Räthsels Lösung liegt doch so nahe.

— zen ist eine Intensivform, wie z. B. brunnezen = brunzen, den Brunnen lassen, Krächzen, Winseln, grunzen, gleissen = gleichssen = heucheln, ebenso heichssen = heissen, d. h. höher heben. Genau so haben die Franco-Gallier aus haut hausser gebildet.

Reffen oder richtiger Reefen, sagt Herr G., kommt von Reep her. Das ist ja richtig, nur möchte ich dazu bemerken, dass der niederdeutsche Seemann auch nicht reffen sagt, sondern reewen. Im Singularis und bei zusammengesetzten Worten, wie Refftalje, Reffknüttel, Reffband, sagt er allerdings fälschlich Reff, kurz gesprochen, im Pluralis dagegen Reewen. Das Commando, mit dem die andere Wache zum Kleinformachen der Segel gepurrt wird, lautet ganz lang gezogen: „Reewe -- reewe!“

Niederd. reep, alt- und mittelhochd. reif, goth. raip (erhalten in scandaraip = Schuhriemen) ist ein kerndeutsches Wort und bedeutet einen Lederriemen. Um zu verstehen, wie der Riemen an Bord kommt, müssen wir wieder ein gutes Stück in der Entwicklung unserer Schifffahrt zurückgehen. Wann unsere Altvordern sich zuerst der Segel bedient haben, wissen wir nicht, recht aber wissen wir, dass dieselben anfangs nicht aus Gewebe, sondern aus Leder bestanden haben. Bekannt ist uns ferner, dass die Segel aus Hirschleder im schlechtesten Ansehen standen: deshalb sagt man heute noch an Bord zur Bezeichnung einer schlechten Sache: Sie ist von Hirschleder oder Hirschledern-Patent. So wie die Segel, so war auch das Taugut von Leder. Zum Kleinformachen der Segel bediente man sich eines Riemens, der von Deck aus durch die in das Segel geschnittenen Gatjes

fortlaufend gesteckt wurde, nachdem man das Segel bis an die Löcher eingerollt hatte. Daher: ein Refi einstecken. Dass man das Segel damals schon an der Stelle, wo die Löcher eingeschnitten, durch eine Verdoppelung, das Reefband, verstärkt, ist nicht anzunehmen. Mit dem Begriffe von Leder hängt auch das niederd. Wort Durchreepen = Durchscheuern zusammen.

Ob die Alten für Ledersegel eine andere, auf das Material hindeutende Benennung gehabt haben, weiss ich nicht. Die Benennung Segel niederd. seil, kann erst entstanden sein, als man anfangs sich eines Gewebes von geseilten Fäden, das sind Fäden, die aus zwei oder mehreren Theilen zusammengeschlagen, zu bedienen. Nach meinem Dafürhalten hat das Segeltuch, niederd. seilduk, von dem Gespinnste, aus dem es hergestellt ist, den Namen, im Gegensatze von Schiertuch, welches aus einfachen Fäden gewirkt ist, und von dem Segeltuche wieder das Segel. Das Wort Seil in der Bedeutung von Strik ist sehr alt und uns aus dem Gothischen in dem Worte sailjan verbrieft, d. h. mit Seilen gehalten werden.

Darüber, dass sich dieses Wort in seinem eigentlichen Sinne an Bord niemals eingebürgert hat, im Gegentheil streng gemieden wird, braucht sich keiner zu wundern, wenn man berücksichtigt, dass dasselbe bereits als Bezeichnung für das aus geseilten Fäden hergestellte Laaken Aufnahme gefunden hatte. Ein Wort kann nicht gut zweier Sachen dienen, die in so naher Berührung mit einander stehen, darum behielt man den alten, lieb gewonnenen Namen reep für ein Hanfseil bei.

Weil wir uns nun gerade, zum Verständniss des Vorstehenden, im Geiste in die graue Vorzeit zurückversetzt haben, möchte ich die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, meiner Meinung über ein anderes viel umstrittenes Wort, dessen Ursprung mindestens ebenso weit zurückliegt, wie der von Reep und Seil, Raum geben, des Wort Mast.

Mast ist eine Abkürzung von Mastbaum. Die Bäume der Alten, mit deren Früchten sie ihre Schweine mästeten, waren Eiche und Rothbuche. Sie waren es nicht allein, sondern hiessen auch so genau so, wie wir noch heutigen Tags die Birken den Maibaum, die Rothanne den Christbaum und viele andere Bäume und Pflanzen nach ihrer Bestimmung benennen. Nun scheint es zwar in ersten Anlaufe ziemlich unwahrscheinlich, dass die Leute sich einer so schweren Holzart als Mast bedient haben sollten; wenn wir aber erwägen, dass dieselben eine stehende Takelage nicht kannten, weil sie sich bei ihren einfachen Einrichtungen der Segels nur bei günstigem Winde bedienten und den Mast bei Gebrauch nur in das Loch eines grossen Klotzes einsetzten, so ist es klar, dass si



einen Mast gebrauchten, der in sich selbst, ohne Stütze, die nöthige Widerstandsfähigkeit besass, und die besass ein junger Eichenstamm, der Mastbaum.

Mit den Ausführungen des Herrn G. über das Wort Riemen kann ich mich auch nicht sehr befreunden, schon deshalb nicht, weil er es für ein tübnes Wagniss erklärt, Riemen statt Remen zu sagen und beiden ein griechisches Ursprungsattest ausstellt. Die Annahme, dass unsere alten Seefahrer aus freier Hand mit Pageien gepaddelt hätten und dass sie von den Römern in Form des Riemens ein verbessertes Werkzeug zur Fortbewegung erhalten hätten, ist vollständig ausgeschlossen. Nach den uns bekannten Ueberlieferungen wurden die Schiffe bei ruhigem Wetter durch Ruder fortbewegt, die nach der Grösse des Schiffes verschieden lang waren und je nach ihrer Länge von zwei bis vier Mann gehandhabt wurden. Nach einem Aufsatze im *Glehn* Bd. 65, geben die Sagas nur in zwei Fällen Nachricht über die Länge der Ruder; in dem einen Falle beträgt sie 26, in dem andern 31½ Fuss. Die thatsächlich gefundenen Ruder haben eine Länge von 18½ bis 19½ Fuss, die bei kleinen Sorten auf 10 Fuss zurückgeht. Auch sprachlich glaube ich den Nachweis führen zu können, dass der Riemen schon lange vor der ersten Begegnung zwischen Deutschen und Römern, die älteste Form, die sich zerlegen lässt in *Zandel*, *Hebel* und *Blatt*, gehabt hat. Die Engländer nennen den Riemen oar: dieses ist meines Erachtens die älteste Form. Or bedeutet im Deutschen Erz und im engeren Sinne Schwert, das Bronzeschwert, gerade so, wie wir heute im Zeitalter des Eisens die Handwaffe auch noch kurzweg als Eisen oder kalten Stahl bezeichnen. Das Wort Or ist uns heute wenig geläufig mehr und nur noch in einigen Wörtern enthalten, wie: Oerde = Aherde, Schusterort = Ahle, Ortscheid = Wagenschwengel, der auf der Schneide des Schwertes in zwei gleiche Theile getheilt wird. Bei der auffallenden Aehnlichkeit des Riemenblattes mit einem alten zweischneidigen Schwerte halte ich es nicht für ausgeschlossen, dass letzteres dem ersteren den Namen gegeben hat, und wenn dieses der Fall, möchte ich weiter folgern, dass das Wort Ruder, altd. Rodor, aus zwei Wörtern zusammengesetzt ist, das aus germ. Bewegungswurzel rod und or = Schwert. Dem sei nun, wie ihm wolle; jedenfalls steht fest, dass das Wort Ruder älter ist, als Riemen. Wie man zu letzterem gekommen, kann ich mir auch ganz zwanglos erklären, ohne den römischen Import von Remus. Mit der Vervollkommenheit der Segelschiffahrt kamen die grossen ungefügten Ruder in Wegfall und blieben auf das Boot beschränkt, den Grössenverhältnissen desselben entsprechend. Nun ist und bleibt ein Hauptanspruch an das verkleinerte Ruder, dass es elastisch ist und zähe, zähe wie ein

Riemen, ein Lederriemen. Daher der Name! Das ist doch gar nicht so merkwürdig, dass ein Gegenstand nach der verlangten Eigenschaft benannt wird. Da man an das Ruder, welches zum Steuern diente, obige Anforderungen nicht stellte, hat dieses seinen alten Namen behalten. Die Schiffe der Alten waren vorn und hinten gleich scharf gebaut, mit hohen Steven, deshalb wurde seitwärts gesteuert und zwar an der rechten/Seite nach vorne gesehen, welche hiervon den Namen Steuerbord erhielt, während die andere Seite, der der Mann am Ruder den Rücken (Bak) zudrehte, Bakbord genannt wurde. Die Benennungen sind geblieben, aber die Handlung, die dazu Veranlassung gab, geschieht heute in entgegengesetzter Weise. Wenn wir heute ein Fahrzeug mit einem Riemen steuern müssen, steuern wir stets an Bakbord, mit dem Rücken nach Steuerbord gewandt, aus dem einfachen Grunde, weil die rechte Hand unsere stärkere ist und wir mit dieser, als der äusseren, doch hauptsächlich den Riemen handhaben. Wenn das Steuerruder nun auch, wie uns bekannt, kürzer und breiter war als ein Riemen, zudem unten durch ein Bastseil mit dem Schiffe verbunden, so erforderte dessen Handhabung doch einen gewissen Kraftaufwand der äusseren, hier der linken Hand.

Schliesslich fordert Herr G. auf zu Meinungsäusserungen über die Entstehung des Wortes „Mufferteischuner“ in John Brinkman's „Kasper Ohm un ick“. Diesem komme ich, soweit ich es vermag, gern nach.

Als zur Zeit der langen französischen Raubanfalle Ludwig XIV. den niederländischen Generalstaaten den Krieg erklärte, verbündete er sich mit dem Bischof von Münster, Bernh. von Galen. Im Jahre 1671 fiel ersterer mit 200 000, letzterer mit 20 000 Mann in Holland ein. Holland in Noth! Aber obgleich der fromme Bischof sein Geschütz eingesegnet und sein ganzes Heer mit dicken Pelzhandschuhen (Muffen) ausgerüstet, wurde es von den tapferen Groningern zurückgeschlagen, und hiervon der Spott- und Schimpfname Muff bei den Niederländern für ihre östlichen Nachbarn, der sich dann auf deren Land als Muffrika ausgebildet hat. Muffertei oder richtiger wohl Muffahrtei bedeutet demnach die Fahrt nach Deutschland. Da nun aber zu allen Zeiten Retourkutschen sehr beliebt waren, auch unter Seelenten, so braucht man sich nicht zu wundern, wenn die Rostocker einen Schuner, der seine Reisen bis nach Holland ausdehnte, einen Muffahrteischuner nannten.

In die Fortsetzung des Artikels in No. 6 haben sich einige Druckfehler eingeschlichen: Seite 64, Spalte 1, Zeile 39 „er“ statt „es“; Seite 64, Spalte 2, Zeile 18 „Olaus“ statt „Claus“; Seite 65, Spalte 1, Zeile 42 zwischen den beiderseitigen; Seite 65, Spalte 2, Zeile 41 „eben“ statt „aber“.

## Vohémar (N.-O.-Küste von Madagaskar).

Als ich im December 1896 eine Reise von St. Denis (Réunion, Bourbon) nach Vohémar machen sollte, bekam ich in St. Denis französische Karten an Bord. Dass mir diese besonders gefielen, kann ich nicht behaupten. Es sind keine Kompassse darin verzeichnet, nur der magnetische Nord. Es ist mir deswegen nicht ganz klar, wie die französischen Navigateurs ihre Kurse und Peilungen in diesen Karten absetzen.

Aus Beschreibungen etc. wusste ich, dass Madagaskar sehr gebirgig ist und war daher nicht wenig erstaunt, aus der Karte das Gegenteil zu sehen. Es waren nur unmittelbar an der Küste einige Berge mit den Höhen angegeben; sonst keine Gebirgszüge und auch keine Höhenangaben hervorragender Berge im Innern. Leuchtfener giebt es in dem Theil Madagaskars nicht. Die Sailing Direction gab auch keinen Anhalt und als mein schlauer Supercargo, ein Bourbonnense, mir auf See sagte: „Er befürchte, die Bojen, die in der Spezialkarte von Vohémar angegeben seien und welche die gefährliche Einfahrt markieren, seien vertrieben und noch nicht wieder ausgelegt, ferner gäbe es dort keine Lootsen; machte ich mich darauf gefasst, mit Zeitverlust dort anzukommen, denn ein Orientiren aus der Konfiguration des Landes nach meinen Karten schien nicht ganz leicht.

Zwar behauptete der Supercargo im Stande zu sein, das Land nördlich von Vohémar genau von dem südlich gelegenen unterscheiden zu können; da mir der werthe Herr aber, trotz der Kürze der Zeit unseres Beisammenseins schon Gelegenheit gegeben hatte, seinen Worten nicht zu sehr zu trauen, zog ich vor, mich lieber auf mich selbst zu verlassen.

Die Strömung an der Ostküste von Madagaskar setzt nördlich und steuerte ich deswegen das Cap Ngony (Nosy Anosy) im Tage an, um genaues Besteck zu machen. Man kann hier die Küste ruhig bis auf 4 Seemeilen ansteuern. Die Corallenriffe und kleinere Inseln liegen an der ganzen Ostküste nicht weiter wie  $2\frac{1}{2}$  Seemeile vom Lande entfernt.

Wir sichteten gegen 9 a. m. die hohen Berge im Innern und dann auch Mittags Cap Ngony durch Peilung nach genauer Mittagsbreite und konnten, näher herangekommen, die kleine, vorgelagerte Insel und die meisten Gebäude des Ortes Androssombazaha gut ausmachen. Da von hier aus bis nach dem Bestimmungsort noch ca. 120 Sm. waren, benutzte ich den in Sicht kommenden, hohen tafelförmigen Berg Ambanitoasna, um bis gegen Abend, mit halber Kraft, den genauen Fortgang zu bestimmen. Abends wurde es dick, weshalb ich mehr von Land abhielt. Mit Tagesanbruch steuerte ich wieder in Land ein; da ich nach meinem Besteck ca. 10 Sm. südlich von Vohémar stehen sollte.

In der Karte war eine Ansicht von einem Hauptpunkte „Morne noir“ ca. 106 m hoch, etwas südlich von Vohémar angegeben. Es war mir aber nicht möglich, mich danach zu orientiren, trotzdem ich Cap de Gouffres ausmachte. Näher an Land sichtete ich die Insel Verte und konnte dann die Einfahrt von Vohémar ankommen.

Die Berge und das ganze Land schienen hier kahl; die weissen und rothen Sandberge sind weit zu sehen. Dabei fällt zwischen der Küste und den weiter im Innern liegenden Bergen, ein tafelförmiger Berg auf, mit einer steil abfallenden Seite nach Norden. Der steile Abfall ist nicht sehr hoch, aber sehr ins Auge fallend. Der Berg ist in der Spezialkarte von Vohémar als „Fortin“ bezeichnet, weil auf seiner steil abfallenden Seite die Trümmer eines Howas-Forts stehen. Es eignet sich sowohl ausgezeichnet zur Anseglung von Vohémar, als auch zum direkten Einlaufen in den Hafen.

Diesem Berge vorgelagert, liegt niedriges, bewaldetes Land die Point de Marambazaha, die die südliche Grenze der Einfahrt von Vohémar bildet. Nördlich erstreckt sich ein einige

Meilen langes Corallenriff längs der Küste, das bei Niedrigwasser trocken fällt und an seiner Ostseite von der Insel Verte und einigen kleineren Inseln, südlich von Verte, begrenzt wird. Die Einfahrt zwischen den Riffen ist ca. eine Kabellänge breit. Dabei muss ich bemerken, dass bei einer Annäherung an Land eine Verfärbung des Wassers in grün oder gelb nicht stattfindet; ähnlich wie im Mauritius und Bourbon. Man hat, wo keine Corallenriffe ausliegen, bis unmittelbar an Land indigoblaues Wasser.

Die Bojen waren vertrieben. Es war niedriges Wasser; die Riffe lagen trocken und auf dem sehr gefährlichen  $1\frac{1}{2}$  Meter Riff konnte ich bisweilen Brandung sehen. Wasser ist in der Passage, die ca.  $\frac{3}{4}$  Sm. lang ist, genug; von 17 bis 33 m. Die Corallenriffe setzen aber steil an und kann man Mittschiffs ca. 20 m lothen und vorne aufstossen.

Angenehm ist die Einfahrt gerade nicht und ist es, nach meiner Ansicht am sichersten, so lange keine Bojen das Fahrwasser bezeichnen, die Einfahrt mit Niedrigwasser zu machen. Man sieht dann die Riffe und Brecher und kann an der Farbe des Wassers den Canal erkennen.

Einige Tage vor meiner Ankunft wollte der französische Admiral mit seinem Geschwader den Hafen anlaufen. Er riskirte aber die Einfahrt nicht, sondern schickte nur ein Kanonenboot ein und dampfte mit den anderen Schiffen weiter.

Eine Einfahrt in der Nacht oder regnerischem Wetter, oder Hochwasser zu wagen, als Fremder, so lange keine Bojen ausgelegt sind, ist keinenfalls zu rathen. Das  $1\frac{1}{2}$  Mtr. Riff liegt an der S.-O.-Ecke des nördlichen Riffes, ca.  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  Kabellänge von diesem entfernt und kann, da es nur sehr klein ist, nicht immer an der Vertonung des Wassers erkannt werden. Wie ich gehört habe, geht die Behörde mit dem Plane um, dieses kleine gefährliche Riff zu sprengen.

In Vohémar liegt man geschützt gegen jeden Seegang. Cyclone kommen dort sehr selten vor, deshalb gilt dieser Hafen für einen der sichersten und gesündesten in Madagascar.

Im Hafen ist Sand- und Muttboden. Man kann entweder vermooren, wie es die Kriegsschiffe thun, oder man holt ca. 40 Meter vom Strande ab und vertäut das Schiff mit Trossen an Land und lässt zum Abhieven des R.-B. Anker aus. Es ist vorzuziehen, das Schiff mit dem Kopf nach Osten, also nach der Einfahrt, zu befestigen, um keine Zeit mit Herumdrehen zu verlieren. Meistens sind südliche Winde vorherrschend, die veranlassen, dass die verankerten Schiffe mehr auf dem Winde, wie auf Strom liegen; also mit dem Kopf nach der südlichen Küste. Deswegen sollte man beim in See gehen die Achterleine so lange fest halten, bis der Anker gelichtet ist, und dann sofort losdampfen, damit man nicht auf den Wind dreht.

Am Tage vor meiner Abfahrt legte ich mir auf dem  $1\frac{1}{2}$  Meter Riff und auf der nördlichsten Spitze des südlichen Riffs Bojen aus, die auch gleich dem französischen Kriegsschiff, das am nächsten Morgen einkam, gute Dienste leisteten.

Der Hafen bietet momentan nicht Platz für viele Schiffe; sollten z. Z. 4 grosse Schiffe im Hafen liegen, dann würde ich mich erst versichern, ob Platz genug ist zum vermooren resp. an Land fest zu machen, ehe ich hineindampfen würde.

Vohémar ist ein kleiner Ort, Sitz eines Residenten, einiger Zollbeamter und Vertreter von Kaufmannshäusern, die, mit Ausnahme des Residenten, Alle in Hütten wohnen. Import ist sehr wenig und besteht eigentlich nur aus Sachen, die zum Leben nothwendig sind. Exportirt wird z. Z. nur Vieh. Auf den meilenlangen Riffen giebt es aber eine Masse Trepanng, und dürfte sich wohl in kurzer Zeit ein unternehmender Chinese dort niederlassen, um diese chinesische Delikatesse nach seiner Heimath zu senden.

Dass es in dem Distrikt von Vohémar gewaltige Heerden giebt, kann man am besten daran erkennen, dass zur Beladung

eines Dampfers mit ca. 500 Ochsen Heerden von über 2000 an Anzahl zur Auswahl angetrieben werden. Der Durchschnittspreis eines Ochsen ist ca. 8 Piaster (40 Francs); Steuer per Kopf 3 Piaster.

Die Beladung geht, im Ganzen genommen, schnell. Am längsten dauert es, die Ochsen aus dem ca. 30 Schritte vom Wasser entlegenen Fenz bis in das Wasser zu bringen. Die Thiere sind an und für sich nicht wild; da sie aber noch nie eine Arbeit gethan und an einem Strick befestigt waren, so ist ihnen der Strick um die Hörner, an dem sie zum Wasser geleitet werden sollen, etwas neues und werden viele von ihnen in Folge dessen wild. Sie versuchen es, sich loszureissen und laufen im vollen Jagen davon, ihre Führer (5—6 Schwarze) durch den Sand mit sich schleppend. Sind die Ochsen aber erst so weit im Wasser, dass sie schwimmen müssen, dann werden sie leicht aus Boot geholt, ihnen ein gewöhnlicher Stropp am Leib genommen und daran hoch gehievt. Der grosse Fenz verhindert ein Durchschlappen. In 1 1/2 Tagen war die Ladung beendet.

An Proviant ist ausser Fleisch, gelegentlichen Fischen und Büchern nicht viel zu haben. Früchte und Gemüse giebt es wenig. Wasser ist dort genug und gut, aber keine Wasserlöcher. Ausser ca. 10 bis 12 Europäern besteht die Bevölkerung aus Arabern, die meistens Handelsleute sind, Howas und Balahwas als Ureinwohner von Madagaskar; aus Letzteren rekrutiren sich die Arbeiter.

A. Ott, D. „Wuotan“.

## Die Unsichtbarkeit der Torpedoboote und die electrischen Scheinwerfer.

Mit Rücksicht auf Nachtangriffe hat man sich in allen Lagen bemüht, die Wirksamkeit der Torpedoboote dadurch zu erhöhen, dass man sie einfach unsichtbar machte. Anfangs fand man in dieser Beziehung am zweckmässigsten, den Booten sehr kleine Dimensionen zu geben, um so mehr, als es sich bei ihnen darum handelte, den Feind Seite an Seite, mittels bewegter Torpedos anzugreifen. Hierbei sprachen damals noch andere Gründe mit; das Boot bildete ein so kleines Zielobject, dass es schwer zu treffen war; auch wäre es im Moment des Contactes unmöglich gewesen, den Lauf des Bootes augenblicklich zu unterbrechen, wenn es nicht eine so unbedeutende Masse darstellte. Später aber, seit Annahme des Withead-Torpedos, der gegenwärtig mit einer guten Uebertragung bis 800 m Entfernung geschleudert werden kann, hat man sich entschlossen, die Grösse, Seetüchtigkeit und Wirkungskreis der Torpedoboote nach und nach zu erhöhen. Aber diese Vortheile der Seetüchtigkeit werden, wie es stets beim Schiffbau der Fall ist, nur auf Kosten der Unsichtbarkeit, der Haupteigenschaft der Torpedoboote erreicht.

Bei Nacht wie bei Tage ist die Farbe des Meeres in einer gewissen Entfernung nichts weiter wie ein Reflex des Wassers und des Himmels und die Gegenstände, die es trägt, untereinander man um so weiter und um so leichter, je mehr die neben einander befindlichen Farben contrastiren. Im Allgemeinen scheinen die neutralen, unbestimmten Farben des Nachts die geringsten Chancen zu bieten, von dem Aussehen des Meeres abzusteichen. Während Deutschland das schmutzige Gelb und die Vereinigten Staaten grünliche Farben annahmen, zog Frankreich zuerst Grau, später Schwarz vor. In allen Fällen bemühte man sich, möglichst matte Anstriche zu erhalten und glänzende Flächen zu vermeiden, welche Reflexwirkungen erzeugen, die man um jeden Preis verbüten muss.

Welcher Anstrich ist der beste? Um sich über diesen Punkt zu entscheiden, muss man zwei Fälle von einander halten, nämlich, ob das Torpedoboot durch elektrisches Licht beleuchtet

wird oder nicht. Neun Male von zehn ist die allgemeine Meeresfarbe bei Nacht nicht schwarz, sie ist ein metallisches Grau, einigermassen bleifarbig. Unter solchen Umständen wird für geübte Augen oder für einen mit einem Glase versehenen Beobachter, der sich in einer beherrschenden Stellung z. B. im Mastkorb befindet, ein ganz schwarzes Boot in grösserer Entfernung erkennbarer sein, wie ein grau angestrichenes. Andererseits wird man ein grau gestrichenes Boot unter dem elektrischen Lichtbündel viel besser erkennen wie ein schwarzes. Aber das Aufsuchen von Booten mittels elektrischer Scheinwerfer auf offenem Meere scheint durch die Erfahrung verworfen zu sein, weil es den Torpedoboote die Lage angiebt, in der sich der Feind befindet, den sie sonst nicht finden könnten. Man ist deshalb der Ansicht, dass für ein Geschwader oder einzelnes grosses Schiff auf freier Fahrt die sicherste Verteidigung darin besteht, alle Feuer zu maskiren und mit gehöriger Geschwindigkeit zu laufen. Die Dunkelheit, mit der sich die Fahrzeuge umgeben, scheint ihr bester Schutz zu sein. In diesem Specialfall werden unserer Ansicht nach die grau gestrichenen Torpedoboote die grössten Erfolgchancen haben; ihnen kann es oft gelingen, sich durch List dem Feinde zu nähern und den Schuss abzugeben. Einmal entdeckt und beleuchtet, sind sie vielleicht mehr der Zerstörungsgefahr ausgesetzt wie schwarz gestrichene Boote, aber dieser Umstand ist nur ein secundärer. In solchen Fällen besitzt die Offensive viel mehr Bedeutung über die Defensive; vor Allem muss man den Feind erreichen, dann ist die Partie gewonnen und das Uebrige bedeutet viel weniger.

Und dann, ist das beleuchtete schwarze Boot auch so begünstigt, wie man sich einbildet? oder mit anderen Worten, befindet es sich unter den besten Verhältnissen in Bezug auf Unsichtbarkeit? Das wäre der Fall, wenn es unbeweglich wäre; aber man vergisst, dass das Boot, um zu entfliehen, mit voller Kraft läuft und weissen Schaum aufwirbelt, der mit der schwarzen Farbe des Rumpfes contrastirt und das beste Zielobject bildet, das man sich wünschen kann. Der Schaum im Kielwasser contrastirt noch stark mit der allgemeinen Farbe und bewirkt, dass man ihn vielleicht noch länger in Sicht behält, als dies bei grauem, gelbem oder grünem Anstrich der Fall wäre.

Für den speciellen Angriffsfall auf eine Flottenmacht, die auf dem Ankergrund einer mehr oder weniger offenen Rhede in Ausbesserung oder sonst stille liegt, kann die Sache anders verlaufen. Es ist nämlich wahrscheinlich, dass das Fahrwasser, welches zum Ankerplatz führt, durch feste Lichter beständig oder durch bewegliche oder aufklärende beleuchtet wird. Diese Sicherheitslichter werden vornehmlich auf kleinen Inseln oder vorspringenden Stellen, auch auf leichten Fahrzeugen als Vorposten errichtet. In diesem Fall muss man berücksichtigen, dass die Beobachter der Defensive durch das Licht der Scheinwerfer am Sehen genirt werden, und dies um so mehr, je näher ihr Gesichtskreis der Richtung des Lichtbündels sich befindet. Es ist unzweifelhaft, dass auch die Augen der Wachen hinsichtlich des Aufsuchens der Feinde in den dunklen Theilen des Horizontes fast paralytisch werden, wenn die dem Beobachter nahen Gegenstände wie Masten, Schornsteine, Kräne etc. gewöhnlich in hellen Farben gestrichen sind und entweder durch ein Licht an Bord oder in der Nähe direct beleuchtet werden.

Sicher ist es, dass man von dem Moment an, wo man von permanentem elektrischem Licht Gebrauch macht, nicht hoffen kann, die Torpedoboote eher zu entdecken, als bis sie in das Lichtbündel eintreten und zwar in passendem Abstände d. h. mindestens von 1 Seemeile unter gewöhnlichen Verhältnissen. Alle, die an Torpedoangriffen unter solchen Umständen Theil genommen, haben bemerken können, dass es ziemlich häufig vorkommt, dass das Boot das Bündel einmal überschreitet und genügend erhellt wird, dass man auf der



Brücke Journale lesen kann, ohne entdeckt zu werden. Kurz, die sehr dunkeln, fast schwarzen Farben scheinen in diesem Specialfall den Vorzug zu verdienen und das um so mehr, weil man bei Gefahr von der Seite, welcher man sich oft sehr nähern muss, nur mässige Geschwindigkeit benutzen darf, die den Schaum weder am Bug noch im Kielwasser erregt. Wenn man ein Torpedoboot von wirklicher Allgegenwart in Folge der enormen Geschwindigkeit, die dasselbe annehmen kann, agiren lassen wollte, so müsste man ihm auch die Fähigkeit wünschen, die Farbe nach Umständen zu wechseln, oder, besser gesagt, sich mit einer Hülle zu umgeben, deren Farbe mit der des umgebenden Mediums sich verschmilzt. In diesem scheinbar etwas phantastischen Ideengang, der aber in Wirklichkeit praktisch anwendbar ist, hat man vorgeschlagen, das Vordertheil des Bootes grau und dessen Hintertheil schwarz anzustreichen, um den vorstehenden Betrachtungen zu entsprechen. Ebenso hat man vorgeschlagen, mittels specieller Ziegeln künstlich schwarze Rauchwolken zu erzeugen, unter deren Schutz das fliehende Torpedoboot sich den Strahlen der Scheinwerfer entziehen könnte. Aber das ist in der Hauptsache der verkehrte Weg, auf welchem die Ingeniosität der Erfinder sich freien Lauf liess.

Mit allen Mitteln hat man nach rauchverzehrender Feuerung gesucht; aber bisher scheint dieses Problem in genügender Weise noch nicht gelöst zu sein. Recht lange vorher, bevor der Rumpf des Torpedobootes sichtbar wird, bemerkt man oft enorme Rauchwolken, und in Kriegszeiten genügen sie vollkommen, damit die feindlichen Kreuzer dem Boot den Kurs abschneiden, dasselbe von der Operationsbasis abzudrängen, und bei schlechtem Wetter würde es grosse Gefahr laufen, weggeworfen zu werden. Nachts, wenn das Boot seine Fahrt verstärkt, um gegen den Feind vorzugehen, begegnet ihm eine andere Gefahr. Sind die Rauchkanäle nach längerer Fahrt mit Rauch behaftet, so entströmt dem Schornstein wirkliches Feuer. Eine 1 bis 2 Meter lange Feuergarbe entweicht dem Rohr, dessen Bekleidung roth wird; das Boot verwandelt sich in einen schwimmenden Leuchthurm, der Ventilator muss gestoppt und damit auch der Angriff aufgegeben werden. Diese schweren Uebelstände müssen vermieden werden, wenn das Boot unter allen Verhältnissen gleich bereit sein soll, seine Aufgabe zu erfüllen, die darin besteht, den Feind zu überrumpeln. Unserer Ansicht nach, ist die ausschliessliche Feuerung mit Petroleum und zwar mit speciell dazu construirten Verdampfungsapparaten dazu berufen, die wichtige Frage zu lösen; die gleichzeitige Folge würden grosse Fahrgeschwindigkeiten und eine bisher unbekannte Ausdauer sein. (Le Yacht.)

Ty.

## Gesundheitliche Controle der Seeschiffe mit Rücksicht auf die Pestgefahr.

Hinsichtlich der immer mehr drohenden Pestgefahr sind zu den Bestimmungen des § 14 über die gesundheitliche Controle der deutschen Seehäfen anlaufenden Seeschiffe durch folgende Bestimmungen ersetzt worden

§ 14a. Hat ein Schiff Pest an Bord oder sind auf einem Schiffe während der Fahrt Pestfälle vorgekommen, so ist nach erfolgter ärztlicher Untersuchung (§ 6) der obersten Landesmedicinalbehörde und dem kaiserlichen Gesundheitsamt telegraphisch Anzeige zu erstatten.

§ 14b. Hat ein Schiff Pest an Bord oder sind auf einem Schiffe vor der Abfahrt oder während der Fahrt Pestfälle vorgekommen, so gilt es als „verseucht“ und unterliegt folgenden Bestimmungen:

1) Die an Bord befindlichen Kranken werden ausgeschifft und in einen zur Aufnahme und Verhandlung geeigneten abgesonderten Raum gebracht, wobei eine Trennung derjenigen Personen, bei denen die Pest festgestellt worden ist, und der

nur verdächtigen Kranken stattzufinden hat. Sie verbleiben dort bis zur Genesung oder bis zur Beseitigung des Verdachts.

2) An Bord befindliche Leichen sind unter den erforderlichen Vorsichtsmassregeln alsbald zu bestatten.

3) Die übrigen Personen (Reisende und Mannschaft) werden in Bezug auf ihren Gesundheitszustand weiterhin einer Beobachtung unterworfen, deren Dauer sich nach dem Gesundheitszustand des Schiffes und nach dem Zeitpunkte des letzten Erkrankungsfalles richtet, keinesfalls aber den Zeitraum von 11 Tagen überschreiten darf. Zum Zwecke der Beobachtung sind sie entweder am Verlassen des Schiffes zu verhindern, oder, soweit nach dem Ermessen der Hafenbehörde ihre Ausschiffung thunlich und erforderlich ist, an Land in einem abgesonderten Räume unterzubringen. Letzteres gilt insbesondere dann, wenn die Mannschaft zum Zweck der Abmusterung das Schiff verlässt. Findet die Beobachtung der Schiffsmannschaft an Bord statt, so ist das Anlandgehen derselben während der Beobachtungszeit nur insoweit zu gestatten, als Gründe des Schiffsdienstes es unerlässlich machen.

4) Alle Wohnräume und Gegenstände des täglichen Gebrauches an Bord ausschliesslich der Kleider und des Gepäcks der Reisenden und der Mannschaft sind zu desinficiren. Weitere Desinfectionen können auf Grund des § 14c angeordnet werden. Kehrlicht ist zu verbrennen. Gegenstände, deren Einfuhr verboten ist, dürfen nicht ausgeschifft werden. Meist allem Nachdruck ist dahin zu wirken, dass eine Verschleppung der Seuche durch an Bord befindliche Ratten und Mäuse verhindert wird.

5) Das Bilgewater ist zu desinficiren und darf keinesfalls vor der Desinfection ausgepumpt werden.

6) Wasserballast aus einem Hafen, gegen dessen Herkunft die gesundheitspolizeiliche Controle wegen der Pestgefahr angeordnet worden ist, muss desinficirt werden; lässt sich eine Desinfection nicht ausführen, so hat das Auspumpen des Wasserballastes auf hoher See zu geschehen.

7) Das an Bord befindliche Trink- und Gebrauchswasser ist nach erfolgter Desinfection auszupumpen und durch unverdächtigtes Wasser zu ersetzen. In allen Fällen ist darauf zu achten, dass Absonderungen und Entleerungen von Pestkranken, verdächtigtes Wasser und Abfälle irgend welcher Art nicht undesinfectirt in das Hafenwasser gelangen.

§ 14c. Hat ein Schiff weder vor der Abfahrt noch während der Reise, noch auch bei der Ankunft einen Pesttodes- oder Krankheitsfall an Bord gehabt, so gilt dasselbe, auch wenn es aus einem Hafen kommt, gegen dessen Herkunft die Ausübung der Controle angeordnet worden ist, als „rein“ und ist, sofern die ärztliche Untersuchung (§ 6) befriedigend ausfällt, sofern zum freien Verkehr zuzulassen, nachdem das Gepäck der Reisenden und der Mannschaft, welche in einem solchen Hafen an Bord genommen, desinficirt worden ist und die bei § 14b unter 5–7 gedachten Massnahmen ausgeführt worden sind. Begründet das Ergebniss der ärztlichen Untersuchung den Verdacht, das Insassen des Schiffes den Krankheitsstoff der Pest in sich aufgenommen haben, oder hat die Reise des Schiffes seit Verlassen des Hafens der oben bezeichneten Art weniger als elf Tage gedauert, so sind die Reisenden und die Mannschaft weiterhin einer gesundheitspolizeilichen Ueberwachung, bis zur Dauer von elf Tagen, von dem Tage der Abfahrt des Schiffes an gerechnet, zu unterwerfen. Das Anlandgehen der Mannschaft kann während der Ueberwachungszeit verhindert werden, soweit es nicht zum Zwecke der Abmusterung geschieht, oder Gründe des Schiffsdienstes entgegenstehen. Den Reisenden ist die Fortsetzung ihrer Reise zu gestatten, jedoch hat die Hafenbehörde unverzüglich der für das nächste Reiseziel zuständigen Polizeibehörde Mittheilung über ihre bevorstehende Ankunft zu machen, damit sie dort der gesundheitspolizeilichen Ueberwachung unterworfen werden.

§ 14d. Gegenüber sehr stark besetzten Schiffen, namentlich gegenüber solchen, die Auswanderer oder Rückwanderer befördern, sowie gegenüber solchen Schiffen, die besonders ungünstige gesundheitliche Verhältnisse aufweisen, können weitere, über die Grenzen der §§ 14b und 14c hinausgehende Maassregeln von der Hafenbehörde getroffen werden.

§ 14e. Die Ein- und Durchfuhr von Waaren und Gebrauchsgegenständen aus den in den §§ 14a bis 14d bezeichneten Schiffen unterliegt nur insoweit einer Beschränkung, als aus der zuständigen Reichs- und Landesbehörden besondere Bestimmungen getroffen werden. Jedoch sind Gegenstände, die nach Ansicht des beamteten Arztes als mit Ansteckungsstoff der Pest behaftet zu erachten sind, vor der Ein- oder Durchfuhr zu desinficiren.

§ 14f. Will ein Schiff in den Fällen der §§ 14a bis 14d sich den ihm auferlegten Maassregeln nicht unterwerfen, so wird ihm frei, wieder in See zu gehen. Es kann jedoch die Erlaubnis erhalten, unter Anwendung der erforderlichen Vorkehrungsregeln (Isolirung des Schiffes, der Mannschaft und der Reisenden, Verhinderung des Auspumpens des Kielwassers zur ordnungsgemässen Desinfection, Ersatz des an Bord befindlichen Wasservorraths durch gutes Trinkwasser und dergl.) seine Waaren zu löschen und die an Bord befindlichen Reisenden, sofern sich diese den von der Hafenbehörde getroffenen Anordnungen fügen, an Land zu setzen.

## Seeamtsentscheidungen.

Das Seeamt zu Tönning verhandelte über zwei Seeunfälle. Der erste betraf den Untergang des Besahnewers „Anna Rebecca“ aus Geversdorf in der Nähe von Rotherkliff Feuer auf Sylt. Das genannte Schiff verliess am 29. April v. J. unter Führung des Schiffers H. Hellwege seinen Heimathshafen mit einer nach Esbjerg in Jütland bestimmten Ladung Mauersteine. Die Mannschaft bestand ausser dem Kapitän aus einem Bestmann. Das Schiff befand sich in gutem seetüchtigem Zustande. Am Abend des 11. Mai setzte gegen 10 $\frac{1}{2}$  Uhr ein steifer N. N. W. ein, der einen hohen Seegang hervorrief, in dem das Schiff stark arbeitete und so viel Wasser übernahm, dass das Deck beständig überschwemmt war. Als man an diesem Abend die Pumpen ansetzte, bemerkte man, dass das Fahrzeug Wasser machte und zwar in dem Maasse dass fortwährend gepumpt werden musste. Am 12. Mai, als man sich bei der Herboje im grossen Tief befand, versuchte man in die Einfahrt von Esbjerg einzulaufen. Der Wind wuchs zum Sturm an. Beim Ueberstagesgehen brach der eiserne Bolzen des Backbordschwertes und das Schiff trieb seewärts. Trotz des Versuchs, auf der Höhe der Einfahrt zu bleiben, trieb das Schiff bis in die Nähe von Sylt zurück. Man machte nun die Wahrnehmung, dass das Wasser im Schiffe auf 1 $\frac{1}{2}$  bis 2 Fuss gestiegen war und trotz des Pumpens stetig zunahm. Um Fahrzeug und Ladung zu retten, warf man ca. 1000 Steine über Bord, aber ohne Erfolg. Da man schliesslich einsah, dass das Schiff nicht mehr zu halten war, ist dasselbe von der Mannschaft verlassen worden. Der Spruch des Seeamts lautete: Der Besahnewer „Anna Rebecca“ aus Geversdorf (Schiffer J. H. Hellwege) ist auf der Reise von Geversdorf nach Esbjerg am 11. Mai 1896 abends an der Südspitze von Fano leck geworden; hat dann am Abend des 13. s. M. in unmittelbarer Nähe der Heul- und Leuchtboje von Esbjerg das Backbordschwert verloren und ist, nachdem der Schiffer denselben einige Stunden seewärts laufen und hierauf mit dem herrschenden N. N. W. hat treiben lassen, von der Mannschaft verlassen und am Vormittage des 13. Mai in der Nähe des Rotherkliff-Feuers auf Sylt gestrandet und wrack geworden. Das Verbrechen des Schiffers bei diesem Unfall ist ein derartig schuld-

volles und unseemännisches, dass demselben die Befugniß zur Ausübung des Schiffergewerbes hat entzogen werden müssen.

## Vermischtes.

### Thätigkeit des Seemannsamtes in Bremen im Jahre 1896.

Dem statistischen Berichte des Seemannsamtes zu Bremen vom Jahre 1896 zufolge bestand die bremische Handelsflotte aus folgenden Schiffen: 222 Segelschiffe mit einer Besatzung von 2950 Personen, 223 Dampfschiffe mit einer Besatzung von 7859 Personen, zusammen 445 Schiffe und 10 809 Personen (incl. Kapitäne), gegen 417 Schiffe mit einer Besatzung von 10 662 Personen des Vorjahres (incl. Kapitäne). An- und abgemustert wurden von den Seemannsämtern Bremen, Bremerhaven und Vegesack 35 448 Personen durch 2653 Verhandlungen, gegen 35 964 Personen in 2394 Verhandlungen im Vorjahre. Von den 18 287 angemusterten Seeleuten waren 2711 bremische Staatsangehörige, 15 195 sonstige Deutsche und 372 Ausländer. Von den 17 170 abgemusterten Mannschaften fielen 16 578 Personen auf Bremer Schiffe und 592 Personen auf sonstige deutsche Schiffe. Von den vorher erwähnten angemusterten Seeleuten wurden in den einzelnen dienstlichen Stellungen an- und abgemustert: 577 Steuerleute, 461 Bootleute, 341 Zimmerleute, 691 Köche, 3667 Matrosen, Segelmacher, Steuerer etc., 905 Leichtmatrosen, 658 Jungen, 3465 Aufwärter, 277 Aufwärterinnen, 154 Proviant- und Zahlmeister, 160 Aerzte, 1341 Maschinisten, 3071 Heizer, 2210 Kohlenzieher, zusammen 18 278 Personen. Unbefahrene Schiffsjungen wurden 309 angemustert, im Vergleich zu den vorhergehenden Jahren 1891 = 365, 1892 = 324, 1893 = 309, 1894 = 252, 1895 = 310. Die Zahl der angezeigten Deserteure belief sich auf 549 Personen, davon 36 Bremer, 500 sonstige Deutsche und 13 Ausländer. Nach New York, welches mit 243 Desertionen auftritt, kommt zunächst Bremerhaven mit 87, Baltimore 45, Sydney 23, Antwerpen 20, Nordenham und Portland je 12; in anderen Häfen treten die Deserteure nur vereinzelt auf. In die Rubrik der angezeigten Geburten kommen 5 männlichen und 1 weiblichen Geschlechts; Sterbefälle im Ganzen 399, davon 3 durch Selbstmord. Von deutschen Konsulaten wurden den Seemannsämtern 87 hilfsbedürftige Seeleute überwiesen, die Auslage für deren Heimverschaffung betrug 5392.05 M. Die mittlere Matrosenheuer betrug 1891 M. 56.72, 1892 M. 55.43, 1893 M. 53.83, 1894 M. 55.15, 1895 M. 54.42 und im letzten Jahre M. 54.30. Unfälle wurden 698 auf deutschen Schiffen angezeigt, davon 684 auf bremischen; zur Untersuchung kamen hierbei 131 Unfälle. Klagesachen wurden gegen 283 Personen anhängig gemacht.

**Japanische Marine-Attachés in Europa.** Japans Austretungen behufs Verstärkung seiner Wehrkraft zur See dokumentiren sich nicht allein in dem Bau von neuen Kriegsschiffen. Um die Machtstellung im Osten auch nach Aussen zu markiren und zu zeigen, wie sehr Japan bemüht ist, alle Fortschritte und Neuerungen auf dem Gebiete des Kriegsschiffbaues in anderen Ländern sich nutzbar zu machen, unterhält es bei seinen Gesandtschaften in den europäischen Grossstaaten Marine-Attachés, die über den Stand und Fortschritte der Seestreitkräfte dieser Staaten an das japanische Marineministerium fortlaufend zu berichten haben. Solche Marine-Attachés sind den Botschaftern in London, Paris, Berlin, Petersburg und Rom zugetheilt.

Die Königin von England hat endlich ihren Consens zum Bau einer neuen Jaht an Stelle der alten Victoria und Albert gegeben. Die jetzige Jaht ist 42 Jahre alt, scheint aber ihr Alter noch sehr gut zu ertragen, sie läuft 16 Knoten und ist in jeder Weise ein seetüchtiges Schiff, dass es an dem nöthi-

gen Comfort nicht fehlt ist selbstverständlich, der Kessel und Schiffsrumpf sind wie der Engländer sagt „vorn auf“. Es ist in englischen Marinekreisen beschlossen, eine Jacht zu bauen, welche, ähnlich der Deutschen und Russischen, auch im Falle einer Mobilmachung zu Kriegszwecken benutzt werden kann. Wie allgemein bekannt ist, besteht die Batterie der „Hohenzollern“ aus acht kleinen Schnellfeuerkanonen und kann diese Zahl, wenn es sein soll, noch durch 15 grosse, schwer calibre Geschütze vermehrt werden.

**Schiffbau.** Für die riesigen Grössenverhältnisse der für den Norddeutschen Lloyd im Bau befindlichen beiden Doppelschraubenschnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ und „Kaiser Friedrich“ bieten einige Ziffern über die für einzelne Theile des Schiffskörpers verwendeten enormen Materialmengen einen interessanten Massstab. So wurde z. B. verwandt bei dem Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ allein für Nieten 420 000 kg., für den Vor- und Hintersteven einschliesslich der Arme zum Tragen der Schraubenwellen 103 000 kg. Stahl. Das Gewicht der Kurbelwellen des Schiffes beträgt 200 000 kg., dasjenige der beiden Schraubenwellen 250 000 kg. An Kesselmaterial wurde verarbeitet 1 350 000 kg., während sich das Gewicht der Platten, Winkel und sonstigen Verbindungstheile des Schiffskörpers auf nicht weniger als 7 900 000 kg. beläuft. Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ wird bekanntlich gegen Herbst d. J. in Fahrt treten.

### Kleine Mittheilungen.

Der Marinebehörde ging eine wissenschaftliche Darstellung nach meteorologischen Beobachtungen über den Taifun zu, in welchem der „Itis“ unterging.

Das diesjährige britische Flottenbauprogramm umfasst den Bau von fünf Schlachtschiffen und drei erstklassigen Kreuzern. Die Flottenmannschaft wird um 7259 Mann verstärkt.

Die Auswanderung über Hamburg betrug im Monat Januar laufenden Jahres 1249 Passagiere gegen 2019 Passagiere gleichzeitig im Vorjahre und 1866 Passagiere im December 1896.

### Vereinsnachrichten.

#### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 8. Febr. Nachdem zwei neue Mitglieder zur Aufnahme vorgeschlagen und die Herren Schmidt, Consul Burke, Direktor Schultz und Kapt. Polis aufgenommen, verlas der Vorsitzende, Herr Dir. Mathiessen, das Gesuch eines Erfinders von Nachtsignallichtern, in welchem derselbe um die Erlaubniss nachsucht, diese dem Verein vorführen zu dürfen. Man stand auf Anrathen des Herrn Insp. Theile hiervon ab, da die Witterungsverhältnisse hierzu nicht einladen. Dann wurde noch einmal das Wegerecht der Fischdampfer in längerer Debatte besprochen, insbesondere ob diesen das Wegerecht anderen Dampfern oder Segelschiffen gegenüber zugestanden werden soll. Herr Dr. Hübener schlug folgende Resolution vor: „Mit Rücksicht darauf, dass immerhin Bedenken obwalten können, den Fischdampfern das unbedingte Wegerecht zu geben, ist jedenfalls ein einseitiges Vorgehen Deutschlands in dieser Frage nicht empfehlenswerth. Der Hamburgische Nautische Verein hält es nur dann für rathsam, den Fischdampfern das Wegerecht zu geben, wenn England sich dem anschliesst. Eine einseitige Streichung des Art. 26 der Washingtoner Beschlüsse erscheint nicht rathsam.“ — Ob und in welchem Maasse die im Atlantischen Ocean treibenden Wracks Gefahr für die Schifffahrt verursachen, wurde in eingehender Weise geschildert und die Frage aufgeworfen, ob es wünschenswerth

sei, Handelsschiffe mit Dynamit oder anderen Explosionsstoffen zu versehen, um die treibenden Gegenstände zu zerstören. Da nachweislich nur eine ganz geringe Zahl an Seeschäden durch Collisionen mit treibenden Wracks verursacht wird, und die Schiffsführer durch Mitführen der Explosivstoffe sich Belästigungen seitens der Zollbehörde aussetzen würden, so kam man zu der Ueberzeugung, dass von derartigen Maassregeln Abstand zu nehmen sei. Herr Dr. Sthamer führte aus, dass auch vom juristischen Standpunkte sich Schwierigkeiten ergeben, indem gegen Schiffsführer bei Zerstörung eines Wracks vom früheren Eigenthümer Ersatzansprüche erhoben werden könnten. Hierauf wurde noch erwähnt, wie in verschiedenen Häfen und Revieren verschiedene Specialregeln existiren; die Idee, dieselben einheitlich zu gestalten, erweise sich jedoch, so wurde ausgeführt, als unausführbar.

#### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 10. Febr. Nachdem der Bericht der letzten Versammlung verlesen und ein Mitglied zur Aufnahme vorgeschlagen, wurde die von England angeregte Bemannungsfrage wieder erörtert, wobei man den Beschluss fasste, der Regierung die Initiative in dieser Angelegenheit zu überlassen. Hieran schloss sich eine Vorlesung aus der „Hansa“ über Farbenblindheit. Darauf behandelte Kapt. Jacobs in längerer Ausführung das Thema „Theorie und Praxis“, wobei er zu dem Schlusse kam, dass diese Eigenschaften, einzeln vorhanden, nicht den tüchtigen Seemann ausmachen, sondern nur harmonisch verbunden von Nutzen sein können. Kapt. Leithäuser sprach in talelender Weise von der mangelhaften Beleuchtung und den schwachen Nebelsignalen des East Goodwin Feuerschiffes, und wurde hierin von verschiedenen Seiten unterstützt. Für die nächste Sitzung wurde eine Abhandlung über die Betonung der Elbe in Aussicht gestellt.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der Versammlung vom 4. Febr. welche sehr stark besucht war, wurden zunächst sechs Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu bemerken ein Schreiben vom Deutschen Nautischen Verein; ein solches vom Central-Verbande Deutscher See-Maschinisten, ein Schreiben nebst Nachtrag zu seinem Buche „Der wetterkundige Navigator“ vom Ehrenmitgliede Herrn Döring-Leer, in welchem speciell auf die Lehren von den Orkanen eingegangen wird; die Notices to Mariners von einem Freunde und Gönner des Vereins; verschiedene Schreiben von auswärtigen Mitgliedern; die Austrittserklärungen von zwei Herren. Auf der T.-O. stand die Beschlussfassung über die vom Deutschen Nautischen Vereine und vom Verbande Deutscher See-Maschinisten eingelaufenen Schreiben. Der Deutsche Nautische Verein theilt mit, dass der Antrag betr. Aufnahme des Vereins Deutscher Seesteuerleute als Mitglied des Deutschen Nautischen Vereins dem Vereinstage vorgelegt werden würde, dass jedoch von einer Erleichterung der Bedingungen der Mitgliedschaft abgesehen werden müsse, da der Beitrag der Vereine für jedes ihrer Mitglieder durch Statut festgesetzt sei. Nach Einsicht in das Statut wurde unter Hinweis auf die Einrichtungen der englischen Vereine von Capitainen und Schiffsoffizieren beschlossen, nochmals um Ermässigung des Beitrags anzufragen, da z. B. auch in England die Beiträge für die Schiffsofficiere auf die Hälfte von denen der Capitaine festgesetzt seien und eine ähnliche Vergünstigung durch das Statut des Deutschen Nautischen Vereins nicht ausgeschlossen sei. Es wurde ein Satz festgestellt, welcher als Angebot dem Deutschen Nautischen Vereine gemacht werden sollte. Der Verband Deutscher See-Maschinisten ladet zu seiner in Lübeck stattfindenden Delegierten-Versammlung auch unseren Verein ein Vertreter zu entsenden, da die Abänderung der Seemannsordnung auf die T.-O. der Versammlung gesetzt sei.



Es wurde beschlossen, der Einladung dankend Folge zu leisten und wurden zwei Mitglieder als Vertreter des Vereins bei der Delegirten-Versammlung gewählt und dann die Sitzung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 10. Februar 1897.

Weizenfrachten von Californien bleiben unverändert flau, weil es sich um prompte Abladung handelt; für spätere Zeiten, nicht vor August mit dem Laden anzufangen, sind Betrachter gewillt, höhere Raten anzulegen und bieten 20/3 bis 26/—. Salpeterfrachten bleiben flau; wir notiren 16/3 bis 26/—. für prompte Abladung und für September/October. La Plata ist ohne Begehr. Frachten von dem Osten sind um einen Schatzen fester. Calcutta bietet 21/3 bis 22/6 für Jute, prompt, Rangoon/Rio 25/—, Java/U.K. Cont. 20/—, Newcastle N.S.W./Valparaiso. Pisagua raue 12/6, Acapulco, Mazatlan oder Panama 15/—a16/—.

Die Abschlüsse der verflossenen Woche, soweit uns bekannt sind, die folgenden:

**Bremer** Puget Sound oder Burrards Inlet, Callao direkt 22/6, lumber.

**Holland** Chilen. Salpeterplätze/U.K. Cont. 18/6 1/2 direkt April/Mai.

**Armen** Chilen. Salpeterplätze/U.K. Cont. 22/6 1/2 direkt, 1/2 extra Hamburg direkt, Connossemente nicht vor dem 1. September zu zeichnen.

**Algerien** Port Pirie/U.K. Cont. 21/6 1/2 6d direkt, Erz.

**Bahia** 1231 T. R., Rangoon/U.K. Cont. 22/—, option Rio 24/— Reis, 15/2 Ladetage.

**Maria Johanna** Java/Algoa-Bai oder Delagoa-Bai 33 cents per deeper.

**Capetown** 1540 T. R., New York Sydney ca. £ 2900, Stückgut.

**Armen** Liverpool/Portland (O) 17/—, Stückgut.

**Hamburg** Cardiff/Mauritius 17/9, Kohlen.

**John Duncan** Cardiff/Cape 19/—, Kohlen.

**South France** Fredrikstad/Melbourne Wharf 60. — pr. Standard.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgeteilt durch die Herren Funch, Elye & Co.

New-York, den 29. Januar 1897.

Das in letzter Woche vollzogene Dampfergeschäft, obwohl im grossen Umfange in Bezug auf Getreideladungen, bietet keine besonderen Veränderungen gegen die Vorwoche dar. Am Schluss finden wir uns berechtigt zu der Bemerkung, dass das Februar-Geschäft beinahe, wenn nicht ganz, was Getreideladungen betrifft, versorgt, das Märzgeschäft grösstentheils mit Gütern versehen ist und die Nachfrage der Verlager sich jetzt auf April und spätere Monate richtet. Für März ist als erhältlich zu notiren 3s 1 1/2 d—3s 3d nach Cork f. O., 3s 3d—3s 4 1/2 d nach Danemark, 3s 7 1/2 d—3s 9d nach Stettin, während für April 1 1/2 d weniger erhältlich ist. Bis jetzt scheint der starke Rückgang unserer Getreidepreise noch kein neues Geschäft herbeigeführt zu haben, doch kann das natürlich geschehen, weil der Rückgang den Boden erreicht hat. Es herrscht nur wenig Nachfrage nach Räumte, ausser für Getreide und Stückgut. Die Raten für grosse Dampfer für Stückgut von den Getreidehäfen sind 2s 9d für März und 2s 7 1/2 d für späteren Termin. In den Golf- und atlantischen Baumwoll-Ländern nimmt die Nachfrage ab und beschränkt sich augenblicklich auf in der Nähe befindliche Räumte. Einige Dampfer sind für Holz vom Golf engagiert, doch ist die Nachfrage von dort jetzt geringer. Vom Segelschiffmarkt ist keine wichtige Veränderung zu berichten. Raten bleiben fest und in einigen Fällen musste für hier befindliche Schiffe höhere Fracht bezahlt werden, um dringenden Bedarf zu decken. Es zeigt sich mehr Neigung auf Ankunft nach den Colonien zu chartern, und es sind bessere Raten als vor einigen Wochen zu erzielen. Frachten für Kienöl bleiben stetig ohne lebhaft Nachfrage, aber anderseits muss jede Aenderung zu Gunsten der Raten sein,

da Räumte nur in sehr beschränktem Maasse angeboten wird. Die Nachfrage für Holz nach Südamerika ist sehr beschränkt, doch hoffen wir auf eine baldige Wiederbelebung in dieser Fahrt.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 1/2 d.	12/6a13/9	11/2	10a12/6
London, Dpfr.	3d.	15/	11/3a12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	3d.	20/	10/	15/a17/6
Bristol	4d.	20/	15/	17/6
Hull	3 1/2	20/	15/	15a17/6
Leith	4 1/2 d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	3 1/2 d.	25/	15/	15a17/6
Hamburg	50 d	1. #	22 cents.	50 mk.
Rotterdam	7 1/2 c.	25 cts.	16 cts.	12a16c.
Amsterdam	7 1/2 c.	25 cts.	16 cts.	12a16c
Copenhagen	3/6	25/	22/6	25.
Bordeaux	3/4 1/2	35 cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	3 1/2 d.	20/	13/9	17/6a20/
Bremen	40 d März	24c.	20 c.	12c.
Marseille	3/.	22/6a25/	17/6	20/a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 3-32d. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen 9-64d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct. Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.
Getreide per Dampfer	3/3	3/3	3/ 3/3 ....
Raff. Petrol. per Segel	....	....	2/6a3' .... 20 1/2 a21c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segl.	17c.	19 1/2 c.	15c. 19c.

## Büchersaal.

**System Schär-Langenscheidt**, kaufmännische Unterrichtsstunden. Vollständiger Lehrgang der practischen Handelswissenschaften für den Selbstunterricht. Kursus II, Kontorpraxis. (16 Lektionen à 1 Mark.) Verlag für Sprach- und Handelswissenschaft (Dr. P. Langenscheidt), Berlin SW. 46.

Der vorstehende Verlag giebt unter dem Titel „Kaufmännische Unterrichtsstunden“ einen vollständigen Lehrgang der praktischen Handelswissenschaften für den Selbstunterricht heraus. Nicht wenige Halbwissende wurden durch den bisherigen kaufmännischen „brieflichen Unterricht“ herangebildet, weil dieser Unterricht bloss darauf hinzielt, die Handelswissenschaft „einzudressiren“, ohne den Schüler zum Denken zu veranlassen. Es war also die höchste Zeit, dass berufene Kräfte den Kampf mit diesen Herren aufnahmen und durch systematischen Lehrgang endlich die Aufgabe lösten, auf dem Wege des Selbstunterrichts den heranwachsenden Kaufmannsstand tüchtig suszubilden. Dementsprechend ist das Werk von vielen Unterrichtsbehörden auf das Günstigste beurtheilt und in Handelskreisen mit unbeschränkter Anerkennung aufgenommen worden. Der fertig gestellte Kursus I dieses Werkes behandelt in unerreichter Weise die Buchhaltung. Vom Kursus II der „Kaufmännischen Unterrichtsstunden“, der die Handelskorrespondenz, das Kontokorrent mit Zinsen, die Wechsellehre, das kaufmännische Rechnen, die Kontorarbeiten, die Münz-, Mass- und Gewichtskunde, die kaufmännische Terminologie etc. umfassen soll, liegen uns nun bereits obige Lektionen vor, welche in gleich trefflicher Weise bearbeitet sind. Das Erscheinen des zweiten Theils kann daher nur lebhaft begrüsst und das Studium des ganzen Werkes als das beste auf diesem Gebiete den Handelsbessenen empfohlen werden.

## Amerikan. Verlade-Einrichtungen

nach den Patenten der

**C. W. Hunt Company, New-York**  
speciell: **Hunt's Elevatoren**, Hebevorrichtungen zum Entladen (event.  
auch Beladen) von Schiffen und Eisenbahnwagen.

**Hunt's automatische Bahnen** zum Transport auf kurze Entfernungen  
auf Lagerplätze, in Fabrikgebäude und Depôts etc.

**Hunt's Conveyor**, Universalbecherwerke zum Horizontal- und Vertical-  
Transport, sind die einfachsten und billigsten Mittel zur Verladung von grösseren  
Massen, Kohlen, Erze, Getreide etc. und werden fabricirt:

In Europa durch den alleinigen Concessionär

**J. POHLIG, Köln, Brüssel u. Wien**

(Fabrik für den Bau Otto'scher Drahtseilbahnen).

Ausführliche Prospekte und Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu  
Diensten. Kosten-Auschläge werden gratis und Projekte zu den Selbstkosten  
ausgearbeitet.

## Ritter's Original-Patent automatischer Dampfschmierapparat.

D. R. P.

Anerkannt vollkommenster Apparat.

D. R. P.

Enorme Oelersparnisse.

Viele Tausende im Betriebe.



Eingeführt bei der Kaiserl. Marine,  
den Königl. Werkstätten, sowie den be-  
deutendsten Dampfschiffahrtsgesellschaf-  
ten, Werften, Dampfmaschinenfabriken,  
Berg- und Hüttenwerken etc. Genaueste  
Regulirung und bei höchster Touren-  
zahl absolut sicher und geräuschlos  
arbeitend. Elegante und sorgfältige Aus-  
führung. Keine zerbrechlichen Theile.  
Auf Wunsch zur Probe.

Prosp. franco. Wiederverkäufern Rabatt.

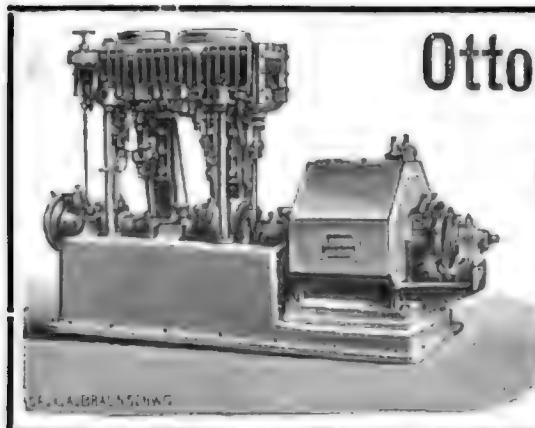
**W. RITTER, Maschinen-Fabrik, ALTONA**

Für Einzylindermaschinen. Etabliert 1848.

Eingetr. Muster



Für Zwillingsmaschinen.

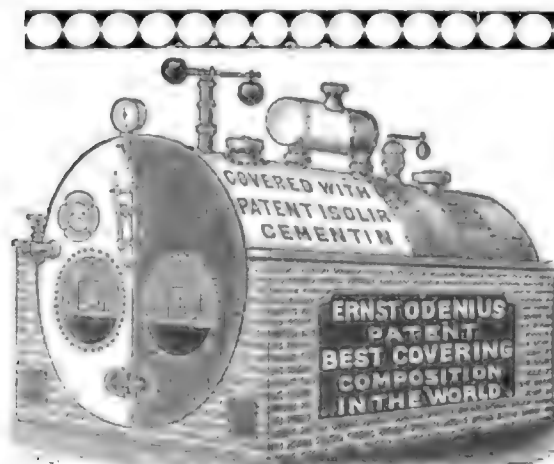


## Otto Berner & Co.

HAMBURG

Steinhöft No. 3.

**Elektrische  
Schiffsbeleuchtung  
und  
Straßübertragung.**



## Mantels & Co.

HAMBURG.

Niederlage und Vertretung von

Ernst Odenius' Patent-

Patent-

## Isolirungs-Cementin

Bestes Bekleidungsmittel  
für Wärmeleitungen.

Grosse Vortheile vor sämtlichen anderen  
bekannten Isolirungsmitteln bei  
unerreichter Haltbarkeit.

Feinste Referenzen.

Lieferanten für die Marine, grösseren Rhedereien und Schiffswerften.

Hamburg 1879.  
Silb. Med.  
**C. Plath**  
Hamburg  
Stubbenhuk No. 25.  
Fabrik von  
nautischen Instrumenten.

## Heinr. Wohlstadt Schiffs- Tauwerk - Fabrik.

Das Lager von getheertem Hanf,  
Manila-, Sisal-, Eisen- und Stahldraht-  
Tauwerk in allen Gattungen und Di-  
mensionen, auch von Segel- und  
Flaggentuch sowie Schiffsmaterialien  
aller Art.

**Markthalle  
am Fischmarkt, Altona.**  
Fernsprecher 298.

**Aug. Brinkama  
ÖLE.**  
SPECIALITÄT:  
**Hansa-Cylinderöl**  
und  
**Maschinenöl.**  
HAMBURG.  
Contor: Stubbenhuk 11.

## Dr. Thomalla's Unterkleider



3 Ehrendiplome, 8 gold.  
Medaillen.

Gesetzlich geschützt.

Ebenso angenehm im Sommer als im  
Winter zu tragen.

Unterschicht nimmt keinen Schweiß  
auf, die äussere Schicht gut aufsaugend.

Der Körper bleibt stets trocken.

Alleinig concess. Fabrikant:

**C. Mühlinghaus, Pet. Joh. Sohn,  
Lennep.**

Niederlagen an allen grösseren Plätzen.  
Broschüre u. Preisliste gratis u. franco.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Simon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Simon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Alte Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 8.

Hamburg, den 20. Februar

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England. — Wegerecht der Fischdampfer. — Schiffsleben auf Nansen's Schiff. — Gerichtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Reiseberichte.

### Auf dem Ausguck.

Nach einigen Unruhen, die bei Beendigung des Strikes ausbrachen und mit ein paar blutigen Köpfen abliefen, scheint man sich am Hamburger Hafen endlich in die neue Situation einzuleben. Die Arbeitslosen suchen so gut wie möglich unterzukommen, und auf Seiten der Arbeitgeber scheint man bestrebt, das gegebene Wort einzulösen und bessernde Hand anzulegen, wo offenkundige Mängel zu Tage getreten sind. Der Verein Hamburger Rheder hat die Heuern der Matrosen auf 55  $\mathcal{M}$ , der Heizer auf 65  $\mathcal{M}$ , der Trimmer auf 45 bis 55  $\mathcal{M}$  erhöht. Seeleute, die nach Ablauf des ersten Dienstjahres bei derselben Rhederei bleiben, erhalten eine weitere Erhöhung um 5  $\mathcal{M}$  per Monat. Auch in Bezug auf die Vermittelungsgebühren für die Anstellung sind Beschlüsse seitens des Vereins gefasst, die den Wünschen der Seeleute entgegenkommen sollten. So hat die Hamburg-Amerika-Linie be-

schlussnoten einzustellen und die üblichen Vorschüsse in Baar zu zahlen.

Die übrigen grossen transatlantischen Rhedereien haben sich Dem angeschlossen. Auch die Kommission zur Prüfung der Lohnverhältnisse und Arbeitsbedingungen der Hamburgischen Hafenarbeiter ist vom Senat bereits ernannt.

Die Hamburg-Amerika-Linie steht im Begriff das Verhältniss zu ihren Arbeitern auf etwas festere Grundlage zu stellen, damit sie in Zukunft gegen Strikes möglichst gesichert ist. Am 1. März tritt eine vollkommene Reorganisation der Arbeits- und Anstellungs-Bedingungen im Quäbetriebe der Gesellschaft ein, die in erster Linie den Zweck verfolgt, die Arbeiter durch feste Anstellung und Versorgung in ein dauerndes Arbeitsverhältniss zur Gesellschaft zu bringen. Die Krahnführer, Vorarbeiter, Schuppenschreiber, beeidigte Wäger, sowie Küper werden mit einmonatlicher Kündigung angestellt und sämmtlich in die Pensionskasse der Gesellschaft aufgenommen. Es werden ferner auf jedem Schuppen zwanzig feste Arbeiter mit vierzehntägiger Kündigung angestellt. Für alle die genannten Kategorien von Arbeitern erhöhen sich die Löhne nach zweijähriger Dienstzeit ohne Weiteres jährlich um 52  $\mathcal{M}$ , bis sie nach fünf Jahren zunächst den Maximal-Lohnsatz erreichen. Die Aufnahme in die Pensionskasse schliesst für die Arbeiter natürlich die gesetzliche Rente nicht aus,

1. Die Heuergebühren nur für die erste Reise von den Seeleuten zahlen zu lassen, für fernere Reisen überhaupt keine Heuergebühren zu erheben und bei der Anmusterung für eine zweite Reise auf einem ihrer Schiffe die für die erste Reise eingezogenen Gebühren baar zurückerstatten.
2. Versuchsweise die Ausgabe der bisher bei ihr üblich gewesenen halbmonatlichen Vor-



und ein zu der Pensionskasse gehörender Arbeiter, welcher nach zehnjähriger Dienstzeit, sei es durch Alter oder Invalidität arbeitsunfähig wird, erhält neben seiner gesetzlichen Rente aus der Pensionskasse der Gesellschaft eine solche von etwa 450  $\mathcal{M}$  jährlich.

Auf der Blohm & Voss'schen Werft hat eine vorübergehende Arbeitseinstellung der Nietenwärmer stattgefunden. Die Arbeiter verlangen bei Neueinstellungen für die jüngsten Leute einen Wochenlohn von 9  $\mathcal{M}$ , für angestellte 12  $\mathcal{M}$  und für solche Arbeiter, die über 16 Jahre alt sind, 15  $\mathcal{M}$ . Bisher betrug der Wochenverdienst nur 12  $\mathcal{M}$ , wovon für die Benutzung der Fährdampfer pro Woche 1  $\mathcal{M}$  15  $\delta$  abgingen. Die Ausständigen haben sich mit ihrem Meister geeinigt; bis zum Beginn des nächsten Monats soll die Angelegenheit geregelt werden.

Die Elbkorrektion scheint nun endlich der Verwirklichung entgegenzugehen. Die Verhandlungen mit dem Preussischen Staate sind zum Abschluss gekommen, und die bisher schwebenden Differenzen sind, zum Theil durch entsprechende Modifikationen des alten Projektes, beseitigt, so dass der Hamburger Senat nunmehr die Bürgerschaft zur Mitgenehmigung des zwischen Hamburg und Preussen abgeschlossenen Vertrags ersucht. Es soll für Regulirung des Fahrwassers der Elbe vor dem Park und Pagensand eine Summe von ca. 4 $\frac{1}{2}$  Mill.  $\mathcal{M}$  bewilligt werden und ca. 1 $\frac{3}{4}$  Mill. zur Gewinnung von Löschplätzen für die Baggerei bei Finkenwärder. Dem Hamburger Staat ist die Verpflichtung auferlegt, einen Leitdamm vor dem Altonaer Hafen herzustellen. Zu diesem Zwecke, sowie zur Ausbaggerung an der Südseite des Fahrwassers vor der Elbe sind weitere 1 $\frac{1}{2}$  Millionen erforderlich.

Die Vertreter fremder, besonders continentaler Dampfschiffahrtsgesellschaften in New York haben alles in ihrer Macht Stehende versucht, das neue Auswanderergesetz der Vereinigten Staaten zu Fall zu bringen, jedoch scheinen ihre Bemühungen ohne Erfolg gewesen zu sein, denn an der Zustimmung des Präsidenten ist, nachdem die Bill beide Häuser des Congresses passirt hat, wohl nicht mehr zu zweifeln. Die Vertreter dieser Gesellschaften befürchten nicht allein eine Abnahme der Auswanderung; hauptsächlich sind es die erschwerenden Umstände bei der Landung der Auswanderer, welche ihnen Sorge bereiten. Die Anzahl der zurückzuweisenden Passagiere wird ohne Frage zunehmen, wenn den Personen, die des Lesens und Schreibens unkundig, oder solchen, die regelmässig hin und zurück fahren, um während der Saison zu arbeiten,

die Einwanderung nach den Ver. Staaten verboten ist. Wie die Rhedereien sich gegen Schaden, der ihnen aus der Rückbeförderung von abgewiesenen Auswanderern erwächst, schützen können, ist eine schwierige Frage. Selbst Röntgenstrahlen versagen, wenn es sich darum handelt, herauszubringen, ob Einer schon in Amerika gewesen, oder ob er auf einen Kontrakt dorthin reist und unter die Kategorie der „contract labourers“ fällt. Mit den Analphabeten ist die Sache nicht gerade so schlimm. Die Gesellschaften könnten zu ihrem Beamtenstab vielleicht noch einen Dorfschulmeister hinzufügen, der jedesmal bei der Einschiffung ein Examen mit den Leuten anstellt.

Die Eisverhältnisse in der Ostsee haben noch keine grosse Aenderung erfahren. Das Tauwetter der letzten Tage mit Stürmen verbunden hat das Eis in See gelockert und weniger gefährlich gemacht, so dass die Schiffsbewegungen sich wieder lebhafter gestalten. Zwischen Swinemünde und Copenhagen sind, wie uns der Spediteur-Verein Herrmann & Theilnehmer aus Stettin meldet, mehrfach Dampfer passiert, theils im eisfreien Wasser, theils schweres Treibeis mühsam forcirend. So auch ist die Fahrt durch Sund und Kattegatt zwischen Copenhagen und der Nordsee von vielen Dampfern ausgeführt. Das ist nun noch keine Schiffahrtseröffnung, weder wagen schon alle darauf wartenden Dampfer sich in See, noch wird der Verkehr allgemein schon wieder aufgenommen, beispielsweise eine Rhederei, deren mehrere Dampfer heute die Fahrt Copenhagen/Swinemünde glücklich zurücklegten, hält andere seeklare Dampfer in Swinemünde noch zuwartend zurück. In der Richtung zwischen Swinemünde und dem Kaiser Wilhelm-Kanal dürften die Eishindernisse noch schwerer sein, es haben sich aber auch in dieser Richtung einige Dampfer in Bewegung gesetzt. Von Swinemünde ostwärts wird die Fahrt noch als blockirt angesehen, Versuche durchzudringen sind bis zur Stunde gescheitert. Wenn es bei unruhigem Wetter weiter taut, dürfte im Laufe kommender Woche der Dampferverkehr wohl ziemlich allgemein wieder in Gang gerathen, vielleicht ausgenommen noch ostwärts. Rückfall in Kälte wäre bei dem immerhin noch vorhandenen massenhaften Eise in See bedenklich, denn die Ostsee ist nach Art der Binnenmeere ein leider nur zu guter Eisconservator.

Steuern und Abgaben zu zahlen ist durchweg ein wenig erfreuliches Geschäft und der Herr Finanzminister hat für all seine Findigkeit im Entdecken neuer Einnahmequellen auf diesem Wege noch herzlich wenig Dank geerntet. Zu den neuen Schöpfungen auf diesem Gebiet gehört eine in Aus-

sicht genommene Hafenabgabe mit der Geestemünde, Norddeich und Norderney bedacht werden sollen: die Position ist mit 600 000 Mark im Preussischen Etat für 1897/98 eingestellt. So viel verlautet, soll von den die Häfen anlaufenden Passagierdampfern eine Kopfsteuer erhoben werden. Dadurch würde namentlich das Bad Norderney, mit seinem lebhaften Fremdenverkehr, hart betroffen werden, in erster Linie aber die Passagierdampfer dieses Verkehrs. Die Steuer auf die Passagiere abzuwälzen ist für sie eine bedenkliche Sache. Derartige Zuschläge und kleine Mehrausgaben verleiden dem Publikum das Reisen und den Schaden haben davon wieder die Rhedereien und die auf Fremdenverkehr angewiesenen Institute, insbesondere die Bäder. Es wäre zu wünschen, wenn der kaum erst recht aufblühende Verkehr mit unseren Nordseebädern möglichst geschont und gehegt, und nicht durch Anziehen der Steuerschraube in seiner Entwicklung beeinträchtigt würde.

Während man in deutschen nautischen Kreisen übereinstimmend zu dem Beschluss gekommen ist, die Regierung zu ersuchen, unsere Seeleute zu verschiedenen festgesetzten Zeiten auf Farbenblindheit zu prüfen, hat man in England merkwürdigerweise eine starke Aversion gegen diese Untersuchungen. Aus welchem Grunde dies geschieht, ist gerade bei England, als der grössten schiffahrt-treibenden Nation, unerklärlich. Wie bekannt, gehen die unserer Regierung vorzulegenden Entwürfe dahin, den Seemann dreimal während seiner seemannischen Laufbahn zu untersuchen, bei Antritt seiner Laufbahn, vor dem Steuermanns- und vor dem Schifferexamen. In England macht es schon grosse Schwierigkeiten das Board of Trade zu veranlassen, vor Eintritt in die Seemannslaufbahn eine Prüfung auf Farbenblindheit stattfinden zu lassen. Man geht in England von dem Princip aus, es gäbe, entgegenesetzt der Ansicht medicinischer Autoritäten, nur sehr wenige Menschen, die so farbenblind seien, das diese Störung ihres Unterscheidungsvermögens Gefahren für die Schifffahrt heraufbeschwören könnte.

Die Trockenlegung des Zuider-See ist von den Holländern keineswegs aufgegeben. Die Special-Commission, welche von der Regierung eingesetzt worden, um die Sache genau zu studiren, hat jetzt ihren Rapport abgestattet, welcher durchaus günstig lautet. Die Arbeit soll in der nachstehenden Weise ausgeführt werden: Ein Deich von 48 km Länge soll quer durch die Zuider-See gelegt werden und zwar in einer Breite von 35 m an der Basis, bei 5 m Höhe. Die Ausführung dieses Dammes wird

9 Jahre in Anspruch nehmen. Nach Fertigstellung dieses Dammes würde man zur Austrocknung des eingeschlossenen Terrains schreiten. Diese Austrocknung würde 31 Jahre dauern, doch würden jedes Jahr 10 000 Hektar für den Ackerbau verfügbar werden. Die Gesamtkosten für die ganze Arbeit würden sich auf 650 Millionen Fres. stellen, in welche Summe die Entschädigung für die Fischer mit einbegriffen ist; man taxirt jedoch den Werth des dem Meere aberungenen Bodens auf 675 Millionen, sodass ein Gewinn von 25 Millionen Francs übrig bliebe, wobei die dadurch herbeigeführte Vergrösserung der Staatsrevenuen auch noch in Betracht gezogen werden muss.

## Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, London.

Die neue Derelict Vessels (Report) Act 1896 lautet in ihren wesentlichen Theilen etwa, wie folgt:

§ 2. Nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes hat jeder Schiffer und jede sonstige, zeitweilig ein britisches Schiff führende Person, welche von der Existenz eines schwimmenden, verlassenen Fahrzeugs Kenntniss erhält, dem Lloyd's Vertreter am nächsten Zwischen- oder Bestimmungshafen, welchen das Schiff anlauft, Anzeige zu erstatten. Gleichzeitig ist dem Lloyd's Vertreter Alles mitzutheilen, was über die vermuthliche Lokalität und Identität des verlassenen Fahrzeugs und über die Zeit und den Ort bekannt ist, wann bzw. wo das Fahrzeug beobachtet oder gemeldet wurde. Sofort nach Empfang dieser Anzeige und Mittheilungen hat der Lloyd's Vertreter an den Lloyd's Secretary in London Bericht zu erstatten.

Ein Schiffer, welcher die Anzeige unterlässt, verfällt einer summarisch zu erkennenden Geldstrafe bis zum Betrage von £ 100.

§ 3. Befindet sich an dem nächsten Zwischen- oder Bestimmungshafen, welchen das Schiff anlauft, kein Lloyd's Vertreter, so sind die Anzeige und die Mittheilungen an den Lloyd's Secretary in London zu richten.

§ 4. Alle Mittheilungen, welche die Lloyd's Gesellschaft auf Grund dieses Gesetzes empfängt, sind sofort seitens der Gesellschaft in derselben Weise und in demselben Umfange zu veröffentlichen, wie ihre Berichte über Schifffahrtsunfälle. Die Gesellschaft hat ferner die Mittheilungen sofort dem Handelsamte vorzulegen.

Eine für Schiffspassagiere beachtenswerthe Entscheidung wurde am 9. Juli in Sachen The Mari-

posa gefällt. Ein Postdampfer mit Passagieren an Bord strandete auf der Fahrt von Montreal nach Liverpool und landete seine Passagiere und Mannschaft. Der Schiffer beauftragte ein kleines Fahrzeug, das erste passierende grössere Schiff von der Situation in Kenntniss zu setzen. In Sicht kam zuerst der einer anderen Linie angehörende Dampfer S., welcher sich mit Passagieren, Postsachen und anderer Ladung von Montreal nach dem Vereinigten Königreich befand. Auf Ersuchen des Schiffers des gestrandeten Dampfers nahm der Dampfer S. einen Theil der Passagiere und Mannschaft an Bord, verausgabte für deren Unterhalt £ 1274 und landete dieselben in Liverpool. Bald darauf passirte ein Dampfer A, welcher derselben Linie wie der Dampfer S. angehörte und sich auf der Fahrt von London nach Montreal befand. Auch dieser Dampfer nahm auf Ersuchen des Schiffers des gestrandeten Dampfers Passagiere und Mannschaften an Bord, verausgabte für deren Unterhalt £ 258 und beförderte dieselben nach Ouebec. Der Dampfer A. besorgte ferner ein Telegramm des Schiffers des gestrandeten Dampfers an dessen Rhederei-Vertreter. Die Rheder der Dampfer S. und A. klagten gegen die Rheder des gestrandeten Dampfers auf Berge- oder Hilfslohn wegen den Passagieren und der Mannschaft geleisteten Dienste; eventuell forderten Kläger Entschädigung auf Ersuchen des beklaglichen Vertreters — des Schiffers — für Beklagte geleisteten Dienste. Ausserdem wurde Hilfs- oder Bergelohn für die Besorgung des Telegramms gefordert. Beklagte deponirten £ 4000 und behaupteten, diese Summe genüge zur Befriedigung der klägerischen Ansprüche. Der High Court of Justice entschied, dass Hilfs- oder Bergelohn wegen Rettung von Menschenleben nicht gefordert werden könne. Nach dem Passagiervertrage seien Beklagte ferner nicht für die Situation verantwortlich, in welche die Strandung die Passagiere versetzt habe. Beklagte seien nicht verpflichtet gewesen, die Passagiere an ihren Bestimmungsort zu befördern; der Schiffer des gestrandeten Dampfers habe nicht als Vertreter der Beklagten, sondern als Vertreter der Passagiere gehandelt. Die deponirte Summe sei als ausreichend anzusehen.

Am 29. Juni entschied der High Court of Justice, dass Rheder, Schiffer und Mannschaften der bei einer Bergung oder Hilfsleistung beteiligten Fahrzeuge in einem „gemeinschaftlichen“ Verfahren auf Berge- oder Hilfslohn klagen können, genau so wie in Kollisionssachen und in Heuerprozessen. Eine Oberhausentscheidung wurde für nicht entgegengestehend erachtet. Es handelte sich um drei Schleppdampfer, welche im Juni d. J. auf der Mersey dem Schiffe „Marechal Sechet“, seiner Ladung und Fracht Hilfsdienste geleistet hatten.

In Sachen Nobel's Explosives Co. Ltd. von Jenkins handelte es sich um die Frage, ob Rheder und Schiffer ihren Seefrachtvertrag erfüllt hatten. Nach dem Connossement hatte der Dampfer „Denbighshire“ eine aus Explosivstoffen bestehende Ladung von London nach Hiogo und/oder Yokohama oder so nahe zu transportieren, als der Dampfer ohne Sicherheitsgefährdung fahren konnte. Das vom 18. Juni 1894 datirte Connossement enthielt ausser den üblichen Liberierungsklauseln für den Fall der Behinderung durch Fürsten, Herrscher oder Völker, eine Liberierung für den Fall, dass der Löschungshafen blockirt oder untersagt sein sollte. Sollte der Schiffer wegen eines Krieges oder wegen Unruhen es für unsicher erachten, den Hafen anzulaufen oder an demselben zu löschen, so gestattete ihm das Connossement, auf Kosten und Gefahr der Ladungseigenthümer die Ladung im nächsten, sicheren und passenden Hafen zu landen; die Haftung der Rheder sollte wegfallen, sobald der Schiffer die Ladung in gedachter Weise zur gehörigen und sicheren Verwahrung abgeliefert und den Ladungsempfänger, soweit dieselben sich feststellen liessen, sofortige Mittheilung gemacht habe. Am 1. August 1894, nachdem China und Japan sich den Krieg erklärt hatten, traf der Dampfer vor Hongkong ein und hatte als ein Explosivstoffe an Bord führendes Fahrzeug nach der dortigen Hafenordnung vor dem Regierungsmagazin vor Anker zu gehen und eine rothe Flagge zu hissen. Im Hafen lagen zahlreiche chinesische Zollkreuzer und im Gesichtskreise des Dampfers befanden sich zwei chinesische Kriegsschiffe. Der Schiffer gelangte zu der Ueberzeugung, dass sein Dampfer, falls derselbe mit den Explosivstoffen an Bord in See ginge, angehalten und die Ladung confiscirt werden würde. Auf seinen bezüglichen Drahtbericht wiesen ihn seine Rheder an, die Ladung zu landen. Die Rheder setzten ohne Verzug den Befrachter in Kenntniss, welcher mit der Begründung protestirte, die Ladung sei nicht Kriegscontrebande. Der Schiffer löschte seine Ladung, brachte dieselbe unter sichere Obhut, setzte am 4. August seine Fahrt fort und traf wohlbehalten in Yokohama ein. Der Befrachter verklagte die Rheder wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages und bezifferte seinen Schaden auf £ 16 360, welche er angeblich an Lagergeld, Umladungskosten und Fracht verauslagt hatte. Beklagte bestritten ihre Haftung und beriefen sich auf die Liberierungsklauseln im Connossement und auf die Thatsache, dass der Schiffer vor Hongkong informiert worden sei, dass er Beschlagnahme riskire, falls er mit seiner Ladung an Bord die Fahrt fortsetze. Kläger gab zu, dass die Ladung nach der Kriegserklärung Contrebande gewesen sei; die blosser Befürchtung einer Beschlagnahme sei indessen keine Behinderung im Sinne des Connosse-



ments; die Liberirung für den Blockadefall bezöge sich nur auf den Löschungshafen Yokohama; es habe keine Schwierigkeit bestanden, diesen Hafen anzulaufen. Der High Court of Justice wies am 14. Juli d. J. die Klage ab. Es würde ein Mangel an Sorgfalt gewesen sein, falls der Schiffer mit der Ladung seine Fahrt fortgesetzt hätte. Es habe hinreichend Gefahr vorgelegen, um von einer Behinderung im Sinne des Connossements sprechen zu können. Die Liberirungsklausel für den Blockadefall werde von dem Kläger zu eng ausgelegt. Im Hinblick auf alle Umstände hätten die Beklagten ihre Verpflichtungen auf Grund des Frachtvertrages in gehöriger Weise erfüllt.

Nach der für Newport geltenden Hafenordnung hat jedes Ladung an Bord führende Schiff, sowohl, wenn es seewärts ausläuft, als auch, wenn es von der See aus oder flussaufwärts einläuft, auf der rechten Seite des mittleren Kanals, d. h. des Tiefwassertheils der schiffbaren Wasserstrasse, zu fahren und zwar so, dass das Schiff einem in entgegengesetzter Richtung kommenden Schiffe aus dem Wege geht. Die Hafenordnung schreibt weiter vor, dass, soweit nicht das Wetter daran hindert, jeder Dampfer auf der rechten Seite des mittleren Kanals sowohl einlaufen wie auslaufen soll. Die Bestimmungen zur Verhütung von Zusammenstößen auf See schreiben ausserdem vor, dass in Fällen, wo zwei unter Dampf befindliche Fahrzeuge sich derartig kreuzen, dass eine Kollisionsgefahr entsteht, dasjenige Schiff auszuweichen hat, welches das andere Schiff rechts sieht. Ein auslaufender Dampfer collidirte in den Hafengewässern Newport's mit einem einlaufenden Dampfer. Anstatt eine Schwenkung zu machen, während er sich ausserhalb der Hafengewässer befand, und auf der rechten Seite des mittleren Kanals einzulaufen, fuhr der letztere Dampfer bei hoher Fluth über die Untiefen auf der linken Seite des mittleren Kanals in der Absicht, die rechte Seite zu gewinnen. Die erste Instanz entschied, der einlaufende Dampfer habe nicht die Hafenordnung verletzt; der auslaufende Dampfer habe sich dagegen eines Verstosses gegen die Collisionvorschriften schuldig gemacht, weil er dem rechts von ihm befindlichen kreuzenden Dampfer nicht ausgewichen sei. Die Berufungsinstanz trat dieser Ansicht nicht bei. Der einlaufende Dampfer habe gegen die Hafenordnung verstossen. Der Eingang des Hafens sei durch zwei Bojen gekennzeichnet, und der einlaufende Dampfer hätte auf die rechte Seite dieses Eingangs steuern sollen. Dieser Verstoss gegen die Hafenordnung habe indessen im vorliegenden Falle nicht zur Collision beigetragen; vielmehr treffe die Schuld allein den auslaufenden Dampfer. Aus diesem Grunde müsse die Berufung abgewiesen werden. (The Winstanley. 2. Juli. Court of Appeal).

Die in No. 22, Jahrg. 1896, S. 256 dieser Zeitschrift mitgetheilte Entscheidung in Sachen Richmond Hill Steamship Co. v. Trinity House hat dem Court of Appeal zur Nachprüfung vorgelegen. Das Trinity House war mit dem vom Unterrichter angenommenen Vermessungsmodus nicht einverstanden, während Klägerin behauptete, unter Waaren im Sinne der gesetzlichen Bestimmung könne Vieh nicht einbegriffen sein. Das Berufungsgericht trat jedoch am 16. Juni in beiden Punkten dem Vorderichter bei.

Der Court of Appeal bestätigte ferner am 14. Mai die in No. 22, Jahrg. 1896, S. 257 dieser Zeitschrift mitgetheilte Entscheidung in Sachen Nourse v. Liverpool Sailing Ship Owners Mutual Protection Indemnity Association.

Eine weitere beachtenswerthe Seeversicherungsentscheidung brachte der Fall „The Copernicus.“ Eine Rhederei hatte bis zur Höhe von £ 1 000 000 „Fracht und/oder Gebühren“ versichert, „wie es im Interesse liegen möge, durch einen und/oder mehrere Dampfer, im Eigenthum der Rhederei oder der Herren L. & H., oder von ihnen gechartert oder geleitet, verloren oder nicht verloren, an und von Abladungshäfen an der Westküste Südamerikas, nach Löschungshäfen im Vereinigten Königreich oder in gewissen anderen specificirten Ländern. Die Policen waren in der üblichen Lloyd's Form ausgefertigt und enthielten sämmtlich folgende Klausel: Diese Police deckt die Fracht von der Zeit der Engagirung der Waaren oder nach der Ausfertigung einer Verschiffungsordre Seitens des Vertreters oder seines Maklers.“ Ein der Rhederei gehöriger Dampfer ging durch im Versicherungsvertrage gedeckte Gefahren verloren und zwar auf der Fahrt von River Plate nach Valparaiso. Diese Fahrt war angetreten, um in Valparaiso und in anderen Häfen der Westküste Amerikas Ladung an Bord zu nehmen. Zur Zeit des Verlustes des Dampfers war bereits Ladung für denselben engagirt und lag abladebereit in Valparaiso und in anderen Häfen der Westküste.

Die Rhederei forderte auf Grund der Policen Entschädigung für die verloren gegangene Fracht und verklagte einen der Versicherer, welcher die Zahlung der auf ihn entfallenden Quote verweigerte. Die erste Instanz wies die Klage mit der Begründung ab, dass die Worte „an und von“ den Beginn des Risikos fixirten; solange das Schiff am Abladungshafen an der Westküste Südamerikas nicht eingetroffen sei, hafte der Versicherer nicht; letzterer habe daher im vorliegenden Falle niemals das Risiko des Frachtverlustes getragen. Diese Entscheidung ist am 24. Juni vom Court of Appeal bestätigt worden. (Schluss folgt.)

## Das Wegerecht der Fischdampfer.

Die Grundregeln der Seestrassenordnung. Für den Schiffsverkehr auf der See können wir die Schiffe in drei grosse Klassen theilen. Die erste Klasse bilden die reisenden Schiffe, das sind die Schiffe, für die die See eine einzige grosse Fahrstrasse darstellt, worauf sie von Ort zu Ort, von Hafen zu Hafen eilen. Gewöhnliche Kauffahrer- und Passagier-Schiffe, die ihre Güter und Reisende über See bringen, Fischerfahrzeuge, wenn sie ihre Fangplätze oder den Hafen aufsuchen, sie alle gehören zu den reisenden Schiffen. Die zweite Klasse bilden die arbeitenden Schiffe. Das sind die Fischerfahrzeuge, wenn sie im Meere oder am Meeresboden ihre Erwerbsthätigkeit ausüben. Ferner gehören dazu die Kabelleger, die Telegraphenkabel legen, aufnehmen oder ausbessern. Die dritte Klasse bilden die ruhenden Schiffe. Das sind Schiffe, die aus irgend welchem Grunde sich mittelst eines Ankers am Meeresboden befestigt haben. Auch die manövrierunfähigen Schiffe werden zu den ruhenden Schiffen gerechnet werden können.

Während nun die reisenden Schiffe überall, auf allen Meeren, in allen Meerestheilen auftreten, finden wir die fischenden Schiffe, ausser in den Küstengewässern, nur in einigen wenigen Meeren vertreten. Vorzugsweise sind es die Nordsee mit ihren Aus- und Zugängen, die Gewässer zwischen Irland und Schottland, der Golf von Biskaya und im Atlantischen Ozean die Bank von Neufundland. Die ankernden Schiffe finden wir ebenfalls nur an einigen wenigen Meeresstellen, in den Küstengewässern und vorzugsweise in den Zugängen zum Meer, den Flüssen.

Vor dem Jahre 1840 hat für die grosse Fahrstrasse der See keine gesetzliche Wegeordnung bestanden, es herrschte nur das Gewohnheitsrecht. Grundregeln in diesem Gewohnheitsrecht war, dass das reisende Schiff dem ruhenden und dem arbeitenden Schiffe auszuweichen hatte. Die Sicherheit des Seeverkehrs erforderte dieses unbedingt. Das ruhende Schiff war ja durch seinen Anker am Grunde festgekettet. In gleicher Art war auch das arbeitende Schiff durch sein Netz im Wasser oder am Grunde festgehalten. Der geringe Fortgang, den der Schleppnetzfisher hat, wenn er sein Netz hinter sich her am Meeresboden entlang schleppt, ist derart gering, auch ist er durch das am Grunde nachschleppende Netz in seiner freien Bewegung derart gelindert, dass er hinsichtlich der Bewegungsfähigkeit mit dem reisenden Schiffe nicht verglichen werden kann. Ausserdem würde das arbeitende Schiff beim Ausweichversuch in seiner Arbeit gestört werden, ja müsste vielleicht den Ort, wo es ein ertragreiches Arbeitsfeld gefunden hat, ganz verlassen; das reisende Schiff dagegen könnte durch das Ausweichen höchstensfalls zu einem kleinen Umwege gezwungen werden.

Andererseits musste das arbeitende Schiff dem ruhenden Schiffe ausweichen.

Die Ausweichpflicht der reisenden Schiffe unter sich regelte sich derart, dass das ausweichfähige Schiff dem minder ausweichfähigen aus dem Wege zu gehen hatte. Dabei ist ganz wie auf der Landstrasse das Rechtsausweichen die Regel gewesen. Aus dem Gewohnheitsrecht sind dann diese Grundregeln in die am 20. Oktober 1840 vom Trinityhouse in England erlassene erste Seestrassenordnung übergenommen.

Dabei hat man zur strengeren Durchführung des Grundsatzes von der Ausweichpflicht des Ausweichfähigeren die reisenden Schiffe in zwei grosse Klassen: Dampfschiffe und Segelschiffe, getheilt. Den Ersteren als den Ausweichfähigeren ist dabei immer die Ausweichpflicht auferlegt. Auch die Segelschiffe hat man in Schiffe verschiedener Ausweichfähigkeit: Beimwinder, Rammwinder und Vordemwinder, geschieden und dabei die Ausweichfähigeren mit der Ausweichpflicht belastet.

Das Wegerecht in der Seestrassenordnung. Eine grössere Sicherheit ist im Seestrassenverkehr auch noch dadurch erreicht, dass man bei zwei Schiffen, die so zusammentreffen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, immer nur von einem Schiffe das Ausweichen verlangt, dem anderen Schiffe dagegen vorschreibt, seinen Weg beziehungsweise seinen Ort unverändert beizubehalten. Eine einzige Ausnahme von dieser Regel ist darin begründet, dass es in diesen Falle nicht möglich ist, das mit dem Ausweichen zu belastende Schiff gehörig zu kennzeichnen. Auf der Fahrstrasse der See hat also von zwei Schiffen, die einander so nahe kommen, dass Gefahr des Zusammenstossens entsteht, das eine die Verpflichtung zum Ausweichen, das andere Schiff hat das Wegerecht, d. h. das Recht und die Verpflichtung, seinen Weg beziehungsweise seinen Ort unverändert einzuhalten. Es haben also im Allgemeinen das Wegerecht:

1. das ruhende Schiff gegenüber allen anderen Schiffen,
2. das arbeitende Schiff gegenüber allen reisenden Schiffen,
3. das Segelschiff gegenüber allen Dampfern.

Die Washingtoner Internationale Schifffahrts-Konferenz und ihre Beschlüsse hinsichtlich des Wegerechts der Fischdampfer. Die zur Zeit Geltung habende Seestrassenordnung datirt in Deutschland vom 7. Januar 1880. Um nun über eine Verbesserung dieser Seestrassenordnung zu berathen, vornehmlich was die Unterscheidungslichter für die Nacht und die Unterscheidungssignale bei Nebelwetter anbetraf — das weghaltende Schiff muss doch dem ausweichenden Schiffe gegenüber gehörig gekennzeichnet sein, — traten in Washington im Jahre 1889 die Delegirten von 28 Seestaaten zu einer Konferenz zusammen. Vertreter der deutschen Regierung waren dabei: Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts Dr. Sieveking, Kapitän zur See Mensing und Geheimer Regierungsrath Donner, ausserdem der Generalkonsul für New-York August Feigel und dessen Secretär Herr Walter Blaess.

In der bisherigen Seestrassenordnung regeln die Ausweichvorschriften nur das Ausweichen der reisenden Schiffe unter sich; das Ausweichen der reisenden Schiffe vor den ruhenden und den arbeitenden Schiffen ist als selbstverständlich nicht besonders aufgeführt. Ebenso wenig ist das Ausweichen der arbeitenden Schiffe unter einander sowie vor den ruhenden Schiffen in die Seestrassenordnung aufgenommen. Die arbeitenden Schiffe liegen entweder wie die Treibnetzfisher und Angelfischer stille, oder sie bewegen sich wie die Schleppnetzfisher mit so geringer Geschwindigkeit vorwärts, dass das Ausweichen sich von selbst regelt, ein Zusammenstoss derselben unter einander oder mit ankernden Schiffen nur ganz vereinzelt vorkommt und dann auch ganz ungefährlich ist.

Auch in Washington hatte man Anfangs daran festgehalten, in die neue Seestrassenordnung nur Ausweichvorschriften für den Verkehr der reisenden Schiffe unter sich aufzunehmen. Unsere deutschen Delegirten waren es denn, denen dieses nicht genügend schien und die deshalb den Antrag einbrachten, auch noch die Ausweichpflicht der Fischerfahrzeuge unter einander sowie die Ausweichpflicht der reisenden Schiffe den Fischerfahrzeugen gegenüber besonders auszusprechen. Lange erregte Debatten folgten diesem Antrage. Es zeigte sich, dass eigentlich nur ein einziger der Delegirten mit den Eigenthümlichkeiten der verschiedenen Arten Seefischerei hinreichend vertraut war. (Eigene Aussagen der Delegirten Seite 662, 665, 671, 675 und 1236 der Konferenzprotokolle.) Bisher hatten die arbeitenden Schiffe den reisenden Schiffen gegenüber einen gewissen Schutz gehabt. Nicht blos deshalb, weil sie gemeiniglich weniger ausweichfähig sind, wurde ihnen den reisenden Schiffen gegenüber das Wegerecht gewährt, man wollte sie auch in ihrer Arbeit nicht stören. Die Konferenz übersah dieses vollständig und glaubte nur die Ausweichfähigkeit als Maassstab für die Ausweichpflicht annehmen zu dürfen. Der Grundsatz für die reisenden Schiffe, dass ein Dampfer immer ausweichfähiger als

ein Segelschiff anzusehen ist, glaubte man auch auf die Schiffe im Allgemeinen ausdehnen zu dürfen und entschied demnach: Dampfer, auch wenn sie fischen, besitzen kein Wegerrecht Segelschiffen gegenüber; zwischen reisenden und fischenden Dampfern soll im Seestrassenverkehr kein Unterschied bestehen.

Einmal schied man damit die fischenden Dampfer aus den arbeitenden Schiffen aus und weiter irrte man sich darin vollständig, dass man für die fischenden Dampfer eine grössere Ausweichfähigkeit als für die reisenden Segelschiffe annahm. In weitaus den meisten Fällen ist der Fischdampfer viel weniger ausweichfähig als ein reisendes Schiff, einerlei ob Dampfer oder Segler; in vielen Fällen ist der Fischdampfer überhaupt nicht ausweichfähig.\*) Die Sicherheit des Seeverkehrs, die doch darauf beruht, dass das Ausweichen jedesmal nur einem Schiffe zugeht, wird, das auch wirklich im Stande ist, das Ausweichen auszuführen, würde durch die Zuthellung der Ausweichpflicht an die Fischdampfer aufs Aeusserste bedroht sein.

Den Vorwurf, ohne zwingende Gründe eine Grundregel des bisherigen Seestrassenrechts durchbrochen und ohne that-sächliche Kenntniss über einen wichtigen Erwerbszweig abgeändert zu haben, kann den Conferenzzmitgliedern nicht erspart werden. Gewiss war der Fischereibetrieb mittelst Dampfer verhältnissmässig recht neu, im Jahre 1877 waren in England, 1884 in Deutschland die ersten Dampfer zum Betrieb der Fische nach See geschickt. Doch war ihre Zahl rasch gewachsen: im October 1888 hatte England bereits 205 und Deutschland 12 Fischdampfer.

### Stilleben auf Nansen's Schiff. \*)

Heute grosser Wanzenkrieg. Wir richten den dicken Dampfdruck auf Matratzen, Sophakissen und alles, was unserer Räumung nach die Feinde beherbergen könnte. Alle Kleidungsstücke werden in ein Fass gethan, das mit Ausnahme der Stelle, wo der Schlauch hineingeleitet ist, hermetisch verschlossen wird. Im Innern zischt und pfeift es, ein wenig Dampf dringt durch die Fugen, und unserer Meinung nach muss es recht hübsch heiss für die Thiere sein. Aber plötzlich kracht das Fass, der Dampf entweicht, der Deckel fliegt mit einer heftigen Explosion ab und wird weithin über das Deck geschleudert. Noch hoffe ich, dass ein grosses Abschlagen stattgefunden hat, — allein es sind schreckliche Feinde.

Joel versucht das alte Experiment und setzte eins der Thiere auf ein Stück Holz, um zu sehen, ob es nordwärts kriechen werde. Als es sich überhaupt nicht bewegen wollte, nahm er einen Wallfischspeckhaken und schlug es, damit es weitergehen sollte; allein es that nichts, als den Kopf hin und her bewegen, und um so stärker, je mehr er schlug. „Zerquetsch sie doch!“ sagte Bentsen, und es geschah ihr so.

Sonnabend, 23. September. Wir liegen noch an derselben Stelle veräut und arbeiten an den Kohlen. Ein unangenehmer Gegensatz — alles an Bord, einschliesslich Menschen und Hunde, schwarz und schmutzig und rund herum alles weiss und in schönem Sonnenschein erglänzend. Es scheint, als ob mehr Eis hereintreibe.

Sonntag, 24. September. Noch immer beim Kohlentrimmen. Morgens Nebel, der sich im Laufe des Tages auflart. Wir entdecken dabei, dass wir auf allen Seiten von ziemlich dickem

Eise dicht umgeben sind. Zwischen den Schollen liegt Schlamm-eis, das bald ganz fest sein wird. Nordwärts ist ein offener Teich, der aber nicht gross ist. Von der Tonne aus können wir mit dem Fernrohr noch das Meer jenseits des Eises im Süden erkennen. Es scheint als ob wir im Begriffe sind, eingeschlossen zu werden; nun, wir müssen selbst das Eis willkommen heissen. Eine tote Gegend hier; nirgends ein Anzeichen von Leben, ausser einer einzigen Robbe (*Phoca foetida*) im Wasser; auf der Scholle neben uns sieht man eine einige Tage alte Fährte von einem Eisbären. Wieder versuchen wir zu lothen, können aber keinen Grund bekommen: merkwürdig, dass sich hier eine solche Tiefe findet.

Pfui! Man kann sich kaum eine schmutzigere Arbeit denken, als an Bord eine Zeit lang Kohlen trimmen. Schade, dass ein so nützlicher Gegenstand, wie die Steinkohle, so schwarz sein muss! Wir thun weiter nichts, als die Kohlen aus dem Raume hissen und die Bunker auffüllen, allein jeder Mann an Bord muss dabei helfen, und alles ist voll Schmutz. Die einen stehen auf dem Kohlenhaufen im Raume und füllen die Eimer, und die anderen hüssen sie auf. Jacobsen eignet sich für die letztere Arbeit besonders gut; mit seinen kräftigen Armen zieht er Eimer auf Eimer herauf, als ob es Zündholzschachteln wären. Die übrigen gehen mit den Eimern zwischen der grossen Luke und dem Halbdeck hin und her und schütten die Kohlen in die Bunker, und unten steht Amundsen, so schwarz wie möglich und verstaubt sie. Selbstverständlich fliegt der Kohlenstaub über das ganze Deck; die Hunde verkriechen sich, schwarz und zerzaust, in die Ecken, und wir selbst — nun wir tragen an solchen Tagen auch nicht unsere besten Kleider. Einiges Vergnügen bereitet uns das merkwürdige Aussehen unserer Gesichter mit der dunkeln Farbe, den schwarzen Streifen an den unwahrscheinlichsten Orten und den durch den Schmutz hindurch glänzenden Augen und weissen Zähnen. Wer mit seiner Hand zufällig die weissen Wände in der Kajüte berührt, hinterlässt einen schwarzen fünffingerigen Fleck; die Thüren haben Ueberfluss an solchen Erinnerungszeichen. Die Sitzkissen auf den Sophas werden mit der untern Seite nach oben gedreht, weil sie sonst dauernde Spuren eines andern Körpertheils tragen würden, und das Tisch Tuch — nun, glücklicherweise besitzen wir ein solches Ding nicht. Kurz, das Kohlentrimmen ist die schmutzigste, jämmerlichste Hantrung, die man sich in dieser hellen und reinen Umgebung nur denken kann. Ein Gutes ist dabei, dass man reichlich frisches Wasser hat, um sich zu waschen; man findet es in jeder Aushöhlung auf den Schollen, sodass wir einige Hoffnung haben, mit der Zeit doch wieder sauber zu werden; auch ist es möglich, dass dies unser letztes Kohlentrimmen ist.

Montag, 25. September. Fester und immer fester eingefroren! Prächtiges stilles Wetter; in der letzten Nacht 25° C. Kälte. Jetzt kommt der Winter. Hatten Besuch von einem Bären, der sich aber davon machte, ehe irgend jemand zu Schuss kam.

### Gerichtsentscheidungen.

Gesetz betr. Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hülfbedürftiger Seeleute. — Hat ein Rheder gegen den anderen Rheder Anspruch darauf, dass die Zurückbeförderung nach den Sätzen des § 5 dieses Gesetzes erfolge?

Schiffsrheder Carl Winters in Bremen gegen die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-A.-G. Die dem Kläger gehörige Bark „Margaretha“ ist am 1. December 1895 bei Mona Island verloren gegangen. Der Kapitän Hiltmann und 4 Leute der Besatzung sind von St. Thomas, wohin sie, nachdem sie zunächst mit der übrigen Besatzung Mayaguez auf Portorico erreicht hatten, gelangt waren, auf dem der beklagten Gesellschaft gehörigen Dampfer „Polynesia“ nach Hamburg befördert. Der

\*) Aus der soeben erschienenen 6. Lieferung von Nansen's Originalwerk „In Nacht und Eis“ (Leipzig, F. A. Brockhaus) entnehmen wir mit Erlaubniss des Verlegers den vorstehenden Abschnitt. Auch diese neue, reich mit Bildern ausgestattete Lieferung beweist, wie meisterhaft Nansen es versteht, nicht nur die nördliche Natur unserm Verständniss nahe zu bringen, sondern auch das Leben mit Humor aufzufassen und zu schildern.



Kapitän Hillmann hat den Passagepreis für sich und die 4 Leute der Mannschaft in Höhe von 1200  $\mathcal{M}$  an den Vertreter der beklagten Gesellschaft Becker, welcher zugleich deutscher Consul ist, in St. Thomas bezahlt und zwar mit einem Wechsel auf die Firma Fredk. Möller Söhne in Bremen. Nach Angabe des Klägers ist bei Hingabe des Wechsels die in Hamburg vorzunehmende Verrechnung vorbehalten, dagegen wird nicht behauptet, dass Hillmann gegen Berechnung des vollen Passagepreises protestirt und sich auf das Gesetz vom 27. December 1872 betr. die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute berufen habe. Hillmann soll in Mayaguez dem deutschen Consul gegenüber erklärt haben, dass die Rückschaffung der Mannschaft der „Margaretha“ auf Grund des erwähnten Gesetzes erfolgen müsse und ist ferner von dem Kläger behauptet, dass der dortige deutsche Consul dem Hillmann ein verschlossenes Schreiben an das deutsche Consulat in St. Thomas mitgegeben habe. Kläger glaubt nun von dem vom Kapitän Hillmann für sich und die 4 Leute der Besatzung der „Margaretha“ gezahlten Passagepreise 900  $\mathcal{M}$  von der Beklagten zurückfordern zu können, weil die Beklagte auf Grund des Gesetzes vom 27. Dec. 1872 verpflichtet gewesen sei, die Rückbeförderung der 5 Personen zu den im § 5 des Gesetzes normirten Sätzen auszuführen. Nach diesen Sätzen würden, da die Reise der „Polynesia“ unbestritten 24 Tage gedauert hat, an Unkosten für die Rückbeförderung des Kapitäns 108  $\mathcal{M}$ , für diejenige der 4 Leute 192  $\mathcal{M}$  zu berechnen sein.

Die Klage ist abgewiesen vom O.-L.-O. II am 7. Novbr. 1896 mit folgenden Gründen: Es mag zugegeben werden, dass der Anspruch auf freie Zurückbeförderung nach dem Hafen, von welchem das betreffende Schiff seine Ausreise angetreten hat, welcher Anspruch dem Schiffsmann gegen die Rhederei gesetzlich zusteht, unter Umständen, auch wenn er sofort realisirbar ist, die Hilfsbedürftigkeit nicht ausschliesst. Ist der Abgangshafen im Auslande belogen und nicht einer der im § 1 des Gesetzes betr. Verpflichtung der deutschen Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute vom 27. Dec. 1872 bezeichneten Hafenplätze, so würde der Schiffsmann durch Geltendmachung des Anspruchs nicht die Rückbeförderung nach Deutschland bzw. einem dieser Hafenplätze erreichen und zu verlangen, dass der Schiffsmann in jedem Falle sich zunächst nach dem Abgangshafen zurückbringen lasse, um eventuell von dort als hilfsbedürftig auf Grund des Gesetzes vom 27. Dec. 1872 zurückbefördert zu werden, würde wenig rationell sein. Das L.-G. konnte indessen sehr wohl davon ausgehen, dass eine Verpflichtung der Rhederei der „Margaretha“ zur Rückbeförderung der schiffbrüchigen Mannschaft nach einem deutschen Hafenplatz bestanden habe und dass zwecks Erfüllung dieser Verpflichtung der Vertrag mit der beklagten Gesellschaft geschlossen sei. Kläger hat in erster Instanz überall nicht bestritten, dass er die Aufwendungen für die Rückbeförderung der Mannschaft der „Margaretha“ zu tragen gehabt habe, wie er denn ja auch thatsächlich das Verfahren des Kapitän Hillmann nicht beanstandet. Er ist nur der Meinung, dass ihm die Vorschrift des vorerwähnten Gesetzes vom 27. Dec. 1872 zu Gute komme und ihm die Kosten der Rückbeförderung nach Maassgabe dieses Gesetzes nur in beschränktem Maasse zu belasten seien. Kläger geht aber bei Begründung des erhobenen Anspruches von einer durchaus irrigen Auffassung hinsichtlich der Bedeutung und der Tragweite des Gesetzes vom 27. Dec. 1872 aus. Dieses Gesetz giebt nicht dem einen Rheder einen privatrechtlichen Anspruch gegen den anderen Rheder darauf, dass die Zurückbeförderung hilfsbedürftiger Seeleute zu den billigen Sätzen des § 5 des Gesetzes erfolge, sondern die Bestimmungen des Gesetzes sind öffentlich-rechtlicher Natur. Es handelt sich bei dem sogen. Heimschaffungsgesetz um eine im öffentlichen Interesse auferlegte Verpflichtung, und wenn das Gesetz einerseits für Erfüllung dieser Verpflichtung eine Entschädigung gewährt, andererseits das Maass der Entschädigung auf die im § 5 normirten Sätze

beschränkt, so ist die Anwendung der bezüglichen Bestimmungen des letzterwähnten Paragraphen auf die Fälle begrenzt, in welchen eine Entschädigung aus öffentlichen Mitteln zu gewähren ist. Das Heimschaffungsgesetz kann allerdings im einzelnen Falle dem zur Rückbeförderung des Schiffsmannes verpflichteten Rheder zum Vortheil gereichen, wenn die Heimschaffung des Schiffsmannes auf Grund jenes Gesetzes erfolgt und der Rheder nur zur Erstattung der aus öffentlichen Mitteln gemachten Aufwendungen angehalten wird. Das ist aber ein Vortheil, der dem Rheder nicht aus rechtlichen Gründen, sondern aus zufälligen thatsächlichen Umständen erwächst, auf welchen er einen rechtlich begründeten Anspruch nicht hat. Es würde daher an der Rechtslage auch nichts ändern, wenn im vorliegenden Falle die Verhältnisse ein Einschreiten des Seemannsamtes (des Consuls) in St. Thomas auf Grund des Heimschaffungsgesetzes als gerechtfertigt hätten erscheinen lassen. Entscheidend ist die Thatsache, dass die Zurückbeförderung der Schiffsmannschaft der „Margaretha“ nicht auf Grund dieses Gesetzes erfolgt ist, die Gewährung einer Entschädigung aus öffentlichen Mitteln also nicht in Frage kommt. Ob diese Thatsache darauf zurückzuführen, dass das Verhalten des deutschen Consuls in St. Thomas ein nicht pflichtgemässes gewesen, würde dabei gleichgültig sein. Verfehlt ist es, wenn klägerischer Vertreter gemeint hat, die Beklagte für eine Verabsäumung der dem Consul obliegenden amtlichen Verpflichtung verantwortlich machen zu können, weil der Consul gleichzeitig Vertreter der beklagten Gesellschaft in St. Thomas sei und in letzterer Eigenschaft die Zahlung des für die Beförderung der Mannschaft der „Margaretha“ bedungenen Preises entgegengenommen habe. Im Uebrigen kann auch nicht davon die Rede sein, dass für den Consul eine Veranlassung auf Grund des Gesetzes vom 27. Dec. 1872 vorzugehen, vorgelegen hätte. Durchaus zutreffend hat das L.-G. ausgeführt, dass der Fall einer Hilfsbedürftigkeit im Sinne des Heimschaffungsgesetzes nicht gegeben war. Kapitän Hillmann war in der Lage, für seine eigene Zurückbeförderung und die Zurückbeförderung der Schiffsmannschaft sorgen zu können. Woher er die Mittel dazu orlangt, ob er sich dieselben durch Inanspruchnahme des Credits seiner Rhederei verschafft, ist dabei gleichgültig. Das Eintreten der öffentlichen Fürsorge zu Gunsten einer Person zu fordern, welche im Besitze ausreichender Geldmittel sich befindet, um deswillen, weil sie sich diese Mittel durch Anleihen von Dritten verschafft hat, würde in der That widersinnig sein. Kapitän Hillmann hat sich aber auch thatsächlich bereit gezeigt, die Sorge für die Zurückschaffung der vier Leute von der Besatzung der „Margaretha“, welche mit ihm nach St. Thomas gekommen waren, zu übernehmen, so dass bei diesen Leuten ebenfalls eine das Einschreiten des Consuls nothwendig machende Hilfsbedürftigkeit nicht vorgelegen hat. Dass der Kapitän Hillmann bei Zahlung der Passagegelder dem Consul Becker gegenüber irgendwie zum Ausdruck gebracht habe, dass die Zurückbeförderung der Mannschaft der „Margaretha“ auf öffentliche Kosten zu erfolgen habe, ist überall nicht behauptet. Der behauptete Vorbehalt einer in Hamburg vorzunehmenden Verrechnung ist bedeutungslos. Sollte ein solcher Vorbehalt mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Heimschaffungsgesetzes gemacht sein, was nicht ohne weiteres aus den Angaben des Klägers zu folgen sein würde, so liesse sich die Veranlassung zu diesem Vorbehalte wohl darin finden, dass Hillmann irthümlicher Weise, wie der Kläger angenommen hat, die Bestimmungen des Heimschaffungsgesetzes seien auch für die Beziehungen der beteiligten Rhedereien unter einander maassgebend. Wenn Kläger ferner hat vortragen lassen, der Kapitän Hillmann habe an Bord der „Polynesia“ nicht die Heimschaffung auf Grund des Gesetzes vom 27. Dec. 1872 verlangt und die volle Passage ohne Protest gezahlt, weil er schon dem Consul in Mayaguez gegenüber erklärt habe, dass die Zurückbeförderung der Schiffsmannschaft auf Grund des

Heimschaffungsgesetzes erfolgen müsse und ihm von dem Consul in Maraguez ein versiegeltes Schreiben an den Consul in St. Thomas mitgegeben worden sei, so ist darauf hinzuweisen, dass die beiden zuletzt erwähnten Thatsachen doch keine Erklärung dafür geben, weshalb Hillmann, als ihm der volle Passagepreis für sich und die Schiffsleute abgefordert wurde und er nicht darüber im Zweifel sein konnte, dass die Rückbeförderung nicht auf Grund einer von dem Consul ertheilten Anweisung nach Maassgabe der Bestimmungen des Heimschaffungsgesetzes geschehe, nicht mit dem Verlangen hervorgetreten ist, dass seine Rückbeförderung und der Mannschaft auf Grund des Heimschaffungsgesetzes erfolge. Was hätte geschehen müssen, wenn Kapitän Hillmann mit diesem Verlangen hervorgetreten wäre und insbesondere sich geweigert hätte, die Passage für die vier Leute der Schiffsmannschaft zu entrichten, kann dahin gestellt bleiben. Da Kapitän Hillmann sich, sei es, weil er eine der Rhederei der „Margaretha“ obliegende Verpflichtung zu erfüllen glaubte, sei es aus einem anderen Grunde, bereit nicht, seinerseits für die Rückbeförderung der Schiffsmannschaft zu sorgen, lag für den deutschen Consul keine Veranlassung zu einem Einschreiten nach Maassgabe der Bestimmungen des Heimschaffungsgesetzes vor.

## Vermischtes.

**Germanischer Lloyd.** Nach den neuesten Listen des Germanischen Lloyd sind vom 1. Januar bis 31. Decbr. 1895 und 1896 die folgenden Seeschäden angemeldet: Unter der Rubrik **Fahrverluste** sind für das Jahr 1896 203 Dampfer und 788 Segler, für das Jahr 1895 238 Dampfer und 967 Segler angegeben. Die meisten Unglücksfälle sind Strandungen zuzurechnen; diese erreichen die hohe Zahl von 1102, während Beschädigungen, wodurch ein Verlust des Schiffes erfolgte, nur in 6 Fällen erwähnt sind. Unter der Rubrik **Beschädigungen** sind für das Jahr 1896 3354 Dampfer und 2500 Segler, für das Jahr 1895 3273 Dampfer und 2689 Segler angezeigt. Hier sind Collisionen und Strandungen in je 2850 und 2834 Fällen angegeben, als die am häufigsten stattgefundenen, dagegen gesunkene Schiffe nur in 18 verschiedenen Fällen vorkamen. Die Totalbeschädigungen belaufen sich in den beiden Jahren auf 7068 Dampfer und 6944 Segler. Der uns zugegangene Nachtrag zum Internationalen Register des Germanischen Lloyd enthält an neu aufgenommenen resp. neu classificirten Schiffen 43 Dampfschiffe und 9 Segler. Veränderungen und Correcturen, die bereits im Register pro 1897 enthaltenen Schiffe betreffend, sind nachzutragen bei 30 Segelschiffen. Neubauten sind verzeichnet mit 20 Dampfern. Verkauft sind 5 Dampf- und 3 Segelschiffe.

Der Senat bringt zur öffentlichen Kenntniss, dass die gesundheitspolizeiliche Controlle zur Abwehr der Einschleppung der Pest strenge durchgeführt werden soll und zwar gegen Schiffe, die von Formosa, Hongkong, Makao und aus einem Hafen Chinas, Persiens oder einem Hafen des Festlandes von Vorderindien kommen. Die gesundheitspolizeiliche Controlle wird für diese Schiffe in Cuxhaven stattfinden. Anlehnend an die in der vorigen Nummer dieser Zeitschrift erwähnten Vorschriften zur Abwehr der aus Indien drohenden Pestgefahr sind allen aus Bombay kommenden Schiffen die nach Hamburg bestimmt sind vorgeschrieben in Cuxhaven eine gründliche Desinfection durchzumachen, einerlei ob sich Kranke während der Reise an Bord befunden haben oder nicht. Zu diesem Zweck sind 12 der hiesigen Desinfections-Austalt angehörende Desinfectoren und 1 Oberbeamter nach Cuxhaven entsandt worden, um eine schnelle Desinfection der Schiffe zu ermöglichen. Unter gewöhnlichen Verhältnissen waren nur 3 zu Desinfectionen ausgebildete Bootleute in Cuxhaven permanent thätig. Hier in Hamburg werden sodann die betr. Schiffe

bei ihrer Ankunft sofort durch den Hafenarzt oder dessen Assistenten einer nochmaligen Revision unterzogen, und erst dann wird der freie Verkehr mit ihnen zugelassen. Selbstverständlich hat auch mit der Möglichkeit gerechnet werden müssen, dass einmal ein Schiff aus jenen verseuchten Gegenden in Cuxhaven eintreffen könne, auf dem während der Reise Erkrankungen vorgefallen sind. In solchem Falle sollen nicht nur die Erkrankten oder erkrankt gewesenen Leute daran gehindert werden, nach Hamburg aufwärts zu passiren, sondern die gesammte Mannschaft soll in dem Quarantäne-Lazareth in Cuxhaven einer 11–15tägigen Beobachtung unterzogen werden. Zu diesem Zweck ist man jetzt in Cuxhaven eifrig bemüht, das Quarantäne-Lazareth zu erweitern und zu ergänzen. Das Quarantäne-Lazareth wird ausserdem mit einem hohen Gitter umgeben, um ein etwaiges Entweichen der zur Beobachtung ihres Gesundheitszustandes internirten Seeleute zu verhüten.

**Schiffbau.** Der für den Norddeutschen Lloyd in Bremen bei dem „Vulcan“ in Stettin im Bau befindliche Riesen-Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ ist soweit fertig gestellt, dass der Stapellauf noch im März dieses Jahres stattfinden wird. Dem Vernehmen nach soll dieses Schiff alles bisher Dagewesene an Schnelligkeit und Einrichtung übertreffen und sogar die Dampfer „Lucania“ und „Campania“ der Cunard-Linie überflügeln. Letztere Dampfer haben eine Länge von 601 Fuss bei einer Breite von 65 Fuss, während der Schnelldampfer „König Wilhelm der Grosse“ eine Länge von 625 Fuss bei einer Breite von 65 Fuss besitzt. Welche enorme Arbeitsleistung allein die Maschine erfordert, dürfte daraus hervorgehen, dass 108 Kesselfeuernungen zu bedienen sind, welche täglich ein Quantum von 500 Tons oder 50 Eisenbahnwaggons Kohlen vertilgen. Die Besatzung wird aus 400 Köpfen bestehen. Das Schiff soll in diesem Herbst seine regelmässigen Fahrten zwischen Bremerhaven und New-York aufnehmen. Zum Führer dieses Riesenschiffes ist der Herr Kapitän Engelbart in Aussicht genommen, der einige Jahre hier bei den Herren Blohm & Voss die Beaufsichtigung der Umbauten „Baiern“, „Sachsen“ und „Preussen“ geleitet und auch die Aufsicht über die von den Herren Blohm & Voss ausgeführten Neubauten „Willehard“ und „Wittekind“ geführt hat.

**Ein Umschwung im Schiffsbau** dürfte zu erwarten stehen, wenn der kürzlich einem Stettiner Schiffsbaumeister patentirte neue Schiffstyp den an ihn gestellten Erwartungen entspricht. Der Erfinder behauptet nämlich, dass die jetzige Bauart der Schiffe insofern unpractisch ist, weil sich hierbei das Wasser vorn am Bug staut und so den Wasserwiderstand erhöht. Er schlägt deshalb vor, das vertikale Durchschneiden des Wassers durch ein horizontales zu ersetzen und verlegt ferner die volle Breite des Schiffes nach dem Vorderende und verjüngt sie nach dem Stern zu. Hierdurch soll die Schnelligkeit des Schiffes ganz bedeutend erhöht, wie ein nach diesem System erbautes 14 Meter langes Probboot bewiesen hat.

Die Lübecker Rhederei Franz Heinrich, welche einen guten Erfolg mit der Einrichtung der Linie Lübeck-Rotterdam und Rheinhäfen zu verzeichnen hat, gedenkt in diesem Jahre auch andere Nordsee-Dampferlinien auf Lübeck ins Leben zu rufen. Mit Beginn des Monats März wird zunächst eine Dampferlinie Bordeaux-Havre-Lübeck eingerichtet werden, und zwar soll vorläufig ein Dampfer im Monat zur Expedition gelangen.

Ballin's Dampfschiff-Rhederei ist in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt, die unter der Firma „Nordsee-Linie, Dampfschiffahrtsgesellschaft m. b. H.“, in Zukunft die Verbindung zwischen Hamburg und den Nordsee-Inselbädern

unterhalten wird. Zu den Dampfern „Cobra“ und „Prinzessin Heinrich“ tritt in der nächsten Saison noch der für die Gesellschaft im Bau befindliche Doppelschrauben-Salondampfer „Silvana“.

**Stapellauf.** Auf der Werft von Blohm & Voss wurde am 16. Februar ein für die Kingsin-Linie bestimmtes Schiff vom Stapel gelassen, welches in der von Frh. Telge vollzogenen Taufe den Namen „Della“ erhielt. Die „Della“ ist das siebente Schiff derselben Linie auf dieser Werft gebaut. Der Dampfer soll hauptsächlich zum Transport von Zwischendeckpassagieren an der Küste verwendet werden; ausserdem befindet sich eine hübsche Kajüte für 24 Personen an Bord. Die „Della“ ist 417 Fuss lang, 46½ Fuss breit und 30,3 Fuss tief bei einer Tragfähigkeit von 6650 Tons Schwergut mit einem Raumgehalt von 4865 Reg.-Tons. Das Schiff wird mit einer 4cylindrigen Expansionsmaschine versehen werden, welche 2200 Pferdekraften indicirt womit eine Geschwindigkeit von 12½ Knoten erzielt werden soll.

Nachdem die Germania-Werft in die Verwaltung der Firma Friedrich Krupp in Essen übergegangen, hat dieselbe alsbald den Ausbau der Werft durch Anlage einer Schiffsmaschinenbauanstalt beschlossen. Ursprünglich war dazu das zur Zeit freiliegende Terrain der Werft in Aussicht genommen, aber die Firma Krupp würde jetzt lieber ein in der Nachbarschaft liegendes Areal für den Bau erwerben, um das ganz am Hafen liegende Werftterrain für die Aufstellung von Helgen zur Verfügung zu behalten. Wie verlautet, hat die Firma Friedrich Krupp nunmehr Verhandlungen über den Erwerb eines sehr werthvollen städtischen Besitzes, auf welchem sich u. A. der Schlachthof und die Quarantäneanstalt befinden, mit dem Magistrat von Kiel eingeleitet. Da es sich hierbei um eine Frage von Millionen handelt, kann man auch hieraus schliessen, dass Friedrich Krupp aus der „Germaniawerft“ eine Schiffsbauanstalt allerersten Ranges zu machen beabsichtigt.

Am Amerikaquai haben sich in den letzten Tagen Erdsenkungen ereignet, die sich von der Mitte des Schuppens 38 bis zum Amerikahöft auf eine Länge von etwa 70—80 m erstrecken. Die Bau-Deputation hat sofort die ganze Strecke absperren lassen, um solann ganze Schuten- und Wagenladungen Sand und Steine in die entstandenen Oeffnungen hinwerfen zu lassen. Verursacht worden sind die Erdsenkungen dadurch, dass bei den jetzigen Eisverhältnissen die Dampfer, die am Quai ihren Liegeplatz nehmen wollen, bei ihrer Ankunft die Schiffsmaschinen längere Zeit arbeiten lassen, um durch die infolge der Umdrehungen der Schiffsschraube entstandene Strömung das Eis ins Treiben zu bringen, dass sich zwischen Schiff und Quaimauer zusammengeschoben hat und somit das Schiff verhindert, näher an die Quaimauer heranzukommen. Die Umdrehungen der Schiffsschrauben bewegen aber nicht nur das Eis, sondern unterspülen auch gleichzeitig die Quaimauer und verursachen dadurch Erdsenkungen.

### Kleine Mittheilungen.

Die seit mehreren Tagen unterbrochene telegraphische Verbindung Deutschlands mit Spanien (Seekabel Emden-Vigo) ist seit dem 14. Februar wieder hergestellt. Die Auffindung und Beseitigung der Störungsursache, die in einem glatten Bruch des Kabels bestand, ist überraschend schnell vor sich gegangen. Es ist bestimmt anzunehmen, dass englische Fischer das Kabel, nachdem sie es durch Grundnetz oder Anker gehoben, einfach abgekappt haben, um es auf möglichst einfache Weise wieder los zu werden, wie das auch in früheren Störungsfällen konstatiert werden konnte.

Dieser Tage ist eine Actien-Gesellschaft gegründet worden, unter dem Namen „Brunsbütteler Land- und Ziegelei-Gesellschaft in Hamburg“, welche die Fertigstellung des im Bau begriffenen Handelshafens, der augenblicklich von der Kaiserlichen Kanalverwaltung hergestellt werden soll, übernimmt. Die Gesellschaft will den an der westlichen Kanalmündung so fühlbaren Mängeln abhelfen, welche in dem vollständigen Fehlen jeder Möglichkeit für Handelsschiffe, in Brunsbüttel zu laden oder löschen, besteht.

### Vereinsnachrichten.

#### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 15. Febr. Nach Eröffnung der Versammlung wurden den anwesenden Mitgliedern einige selbstthätige Signallichter gezeigt, welche die „bluelights“ ersetzen sollen; als jedoch darauf hingewiesen, dass ähnliche Lichter bereits häufig Anwendung gefunden haben, ging man zu einem anderen Gegenstand über. Vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins waren mehrere Drucksachen eingegangen, vom Reichsamt des Innern zur Vertheilung an die einzelnen Vereine eingesandt; diese enthielten den im Reichsamt des Innern ausgearbeiteten Entwurf einer neuen Seemannsordnung. Herr Spilmann, der Schriftführer des Dampfseefischerei-Vereins zu Bremerhaven, richtet ein Schreiben an den Verein, in dem er für das absolute Wegerecht der Fischdampfer plaidirt, es scheint aber hierfür, wie Herr Oberinspektor Meyer aus zuverlässiger Quelle weiss, wenig Stimmung in maassgebenden Regierungskreisen zu herrschen, und da sich wegen Mangel an Zeit auch nicht mehr viel an dieser Bill ändern lässt, da sie schon am 1. Juli als Gesetz in Kraft tritt, so darf man sich wohl nur wenig Erfolg von der Thätigkeit unseres am heutigen Abend gewählten Delegirten, Herrn Direktor Matthiessen, versprechen. Es soll am 24. Febr. in Berlin eine Versammlung von Fachleuten stattfinden, welche hauptsächlich das Wegerecht der Fischdampfer behandeln wird. Als neue Mitglieder in den Verein wurden Kapt. Stange und Schroedter aufgenommen. Nächsten Montag infolge des Vereinstages keine Sitzung.

#### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 17. Februar. Nachdem das Protokoll der letzten Sitzung verlesen, drei Herren als Mitglieder vorgeschlagen und zwei Mitglieder in den Verein aufgenommen ging man zur Tagesordnung, Wegerecht der Fischdampfer, über. An die verschiedenen deutschen Seeschiffervereine war vom Reichsamt des Innern ein Schreiben des Inhalts gerichtet, 2 Delegirte zum 24. Februar, zwecks Berathung des Wegerechts der Fischdampfer, nach Berlin zu senden. Man beschloss diese Delegirten aus Nordseehäfen zu wählen, weil in der Ostsee die Dampfseefischerei nicht vorkomme. Zum Vertreter des Hamburger Vereins wurde einstimmig Kapt. Opitz, für den Bremer Verein Kapt. Helmers, gewählt. Darauf entspann sich eine, die ganze Sitzung hindurch dauernde Debatte über diesen Gegenstand; besonders eingehend wurde die Frage von dem Herrn Kapt. Opitz und Direktor Matthiessen behandelt. Man fasste die Resolution, das unbedingte Wegerecht den Fischdampfern zu zuerkennen und ersuchte den Delegirten in diesem Sinne in Berlin seine Meinung auszusprechen. Schluss der Sitzung 10¼ Uhr.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am Donnerstag, den 11. Februar abgehaltene Versammlung, welche sehr stark besucht war, fand unter der Leitung des Vorsitzenden statt. Nachdem darauf hingewiesen war, dass die gemüthliche Zusammenkunft des Februars einen äusserst zahlreichen Besuch zu verzeichnen hatte und in angenehmer Weise verlaufen war, wurden die eingelaufenen Schreiben verlesen; es lagen vor: ein Schreiben von einem Verwandten eines an der amerikanischen Küste fahrenden



Mitglied, betr. Regelung der Effectenversicherung auf Gegenseitigkeit, ein Schreiben vom Verein der Seesteuerleute an der Wasser betr. Verbandsangelegenheiten. Die Debatte über letztere Zuschrift führte zu dem Beschluss, 2 Delegirte nach Bremen zu entsenden, um weitere Verhandlungen in Angelegenheiten des Verbandes einzuleiten und wurde hierauf die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 17. Februar 1897.

Heimfrachten bleiben in allen Richtungen äusserst gedrückt, während Ausfrachten eher einen Schatten besser sind. Die uns zu Ohren gekommenen Abschlüsse sind die folgenden:

„Cape Clear“ Salpeterplatz Europa 22 6  $\frac{1}{2}$  direkt, Aug./Sept.  
„Schwieger“ Victoria oder Fraser River, London oder Liverpool 28,9, Lachs.

„Stenar“ Port Pirie/Europa 21,6  $\frac{1}{2}$  6d direkt, Erz.

„Concordia“ Newcastle N.S.W./Iquique 11/6.

„Armenia O.“ do. Macassar 13,6.

„Hänsle“ do. San Francisco 12,6.

„Fast Winds“ } Calcutta/Dundee 22,6, Jute.  
„Eduard“ }

„Fast Winds“ }  
„Hart“ Cardiff/Iquique 15,1  $\frac{1}{2}$  d.

„Hübner“ Cardiff/Santos 20/.

„Senator Petersen“ 1713 T. R., Dünkirchen, New York 4/9, Kreide.  
do. do. do. do. New York/Melbourne oder Sydney  
23100.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edyo & Co.

New-York, den 29. Januar 1897.

Das Chartern für Getreide nimmt lebhaft seinen Fortgang und eine grosse Anzahl Dampfer ist zu unveränderten Raten für prompte Boote untergebracht worden, während die Eigenthümer für März und spätere Monate einige Concessionen machen scheinen. Während des Schreibens dieses zeigt sich schon eine bedeutende Abnahme, welche durch Baltimore verursacht wird durch Anerbieten der Rückchartern von Februar-Basen. Der hervorstechende Zug der letzten Notirungen ist eine

Nachfrage von Philadelphia, wo eine grössere Anzahl Boote beladen ist, als es in langer Zeit der Fall war. Die Lage der anderen Geschäfte zeigt gegen unsern letzten Rapport sehr geringe Aenderung. Wir hören von einem im Februar ladenden Boot, das in Savannah angelegt, denn dort und in anderen Atlantischen Baumwollhäfen war noch immer einige Nachfrage, die Charterer scheinen aber nicht mehr im Stande zu sein den Anfragen der Eigenthümer Genüge zu leisten, wegen der billigen Durchraten der Küstendampfer und von den Schiffen angelegten nördlichen Häfen. In Bezug auf gute und fortgesetzte Nachfrage für Segelschiffsfrachten in verschiedenen Richtungen sind die Notirungen ausserordentlich gering. Dieser Umstand ist durch grossen Mangel von am Platz befindlicher Tonnage zu erklären, da die Rheder ihre Schiffe bei Ankunft zurückhalten um später durch Wartetaktik bessere Resultate zu erzielen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	22 $\frac{1}{2}$ d.	15/	10	10a12/6
London, Dpfr.	31 $\frac{1}{2}$ d.	15/	12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	21 $\frac{1}{2}$ d.	20/	10/	15a17/6
Bristol	31 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	17/6
Hull	31 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	15a17/6
Leith	11 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	1d.	25/	15/	15a17/6
Hamburg	50 s	1 $\frac{1}{2}$ %	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	71 $\frac{1}{2}$ c.	25 cts.	15 cts.	12a16c.
Amsterdam	71 $\frac{1}{2}$ c.	25 cts.	15 cts.	12a16c.
Copenhagen	3/6	25/	22/6	25
Bordeaux	3/1 $\frac{1}{2}$	35 cents.	30c.	5 s.
Antwerpen	31 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6a20
Bremen	45 s April	24c.	20 c.	12c.
Marseille	29.	22/6a25/	17,6	20,a22,6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 3-32d. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen 9-64d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Hafen:

	Cork I. O.	N. Y.	Balt.	U. K.	Direct. Continent	Shanghai.
Getreide per Dampfer	3/3	3/3	3	3	3/3	...
Raff. Petrol. per Segel	...	...	2,6a3	...	20 $\frac{1}{2}$ a21.	...
Getreide per Dampfer	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	...	...
Raff. Petrol. per Segl.	17c.	19 $\frac{1}{2}$ c.	15c.	19c.	...	...

## Navigationsschule zu Rostock.

Beginn des Schifferkurses: Anfang November und Anfang Juni; Dauer 4 Monate.

Beginn des Stenormannskurses: Anfang Januar; Dauer 8 Monate.

Beginn des Vorkurses: Anfang Novbr.  
Nähere Auskunft ertheilt der Unterzeichnete.

Dr. B. Soeken,  
Direktor.

## Boecker & Comp. in Schalke i.W.

fabriziren und empfehlen:

**Drahtseile für Bergwerke,  
Schiffstauwerk, Signallitzen und  
Litzen für Umzäunung.**

Eisenbahn-, □- u. -Grubenschienennägeln, Drahtstifte, Krampen etc.

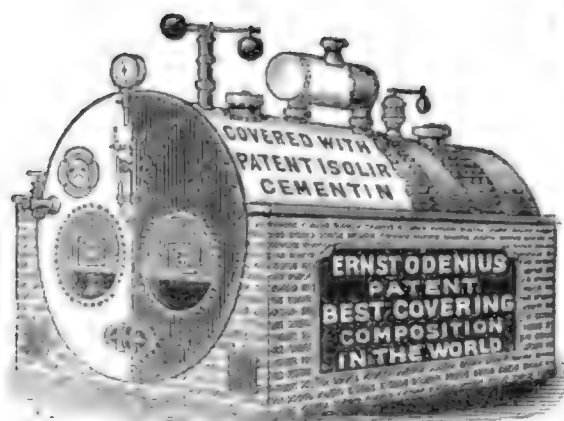
Verknüpferte, verzinkte und blanke Drähte  
in allen Qualitäten.

## W. A. F. Wieghorst & Sohn, Hamburg,

Stordampfmühle und Schiffsbrot-Fabrik.

Leistungsfähigkeit: Täglich 24000 Pfund Schiffscakes.

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.



## Mantels & Co. HAMBURG.

Niederlage und Vertretung von  
Ernst Odenius' Patent-

## Isolirungs-Cementin

Bestes Belagungs-mittel  
für Warmleitungen.

Grosse Vortheile vor allen andern  
bekannten Isolirungsmitteln bei  
unerreichter Haltbarkeit.

— Feinste Referenzen. —

Lieferanten für die Marine, grösseren Rhederelen und Schiffswerften.

## Bremer Tauwerk-Fabrik A.-G.

vormals C. H. Michelsen.

Grohn-Vegesack b. Bremen im Zollgebiet.

Geschäftsbestand seit 1790. Arbeiter über 300.  
Kapital  $\text{M}$  1,500,000 grösste und leistungsfähigste Tauwerkfabrik  
Deutschlands, fabricirt

Hanf-, Manila, Eisen- und Stahldraht-Seile, sowie  
Leinen, Schnüre und Bindfäden aller Art.

Agentur Hamburg:

Böning & Hoser. Gr. Reichenstrasse 73-77. Rolandshof.



## Mackens & Edelmann

Segelmacher

Steinhöft Pl. 12, Speicher 1, 3, Boden

**HAMBURG.**

Telephon: Amt II, No. 6208.

**Handlung und Vermietung von  
Flaggen,**

Anfertigung von Segeln, Markisen,  
Persennungen und Flaggen.

Specialität: **Heck- u. Stevensender  
für Schleppdampfer.**

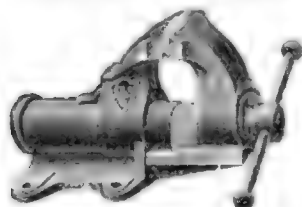
Fabrik und Lager von Schwimmwesten,  
gefüllt mit Kork und Reunthierhaaren.

**C. Plath**  
**Hamburg**  
Stubbenhuk No. 25.

Fabrik von  
nautischen Instrumenten.

Hamburg 1879.  
Silb. Med.

Hamburg 1889.  
Gold. Med.



(gesetzlich geschützt.)

## Feilen- und Werkzeug-Fabrik

Falkenroth & Kleine, Neuss a. Rhein

liefern:

**Parallel-Schraubstöcke** (gesetzlich geschützt)

mit von oben eingeschwalbten Stahlbacken, welche sich nicht lösen können.

**Verbessertes System.**

Patentirte Feilenhefte und Drehbankmitnehmer, Schraubenschlüssel.

**Parallel-Feilkloben** (gesetzlich geschützt)

mit von beiden Seiten sich gleichmässig bewegenden Backen.

*Creolin-Pearson*

ist das wirksamste und billigste

**Desinfectionsmittel u. Antisepticum**

für Fabriken, Eisenbahnen, Rhedereien etc.

... Zur Desinfection der Schiffe benutzen wir eine Mischung von einem Weinglas Creolin zu einem Eimer frischen Wassers, sodass eine milchweisse Flüssigkeit entsteht. In den Salons, Zimmern, Closets und sonstigen Räumlichkeiten der Cajüten verwenden wir, um auch in die kleinsten Ritzen und Winkel die bereitete Flüssigkeit bringen zu können. Gummispritzen, dagegen in den Laderäumen, Zwischendecks, Mannschaftslogis etc. eine grössere Metallspritze, welche, am Mundstück mit einer feinen Brause versehen, einfach in einen Eimer der wie oben bereiteten Flüssigkeit gesetzt wird und dann einen Wasserstaub erzeugt, der überall hindringt. Zur Desinfection der Bligen, Plissoire etc. gossen wir kleine Quantitäten der Mise um in diese Räumlichkeiten bezw. Röhren hinein.

Wir bescheinigen hiermit, dass wir das von Ihnen empfohlene „Creolin-Pearson“ seit einiger Zeit auf den Dampfern unserer Linie eingeführt und es namentlich den Schiffen in der Brasilroute in reichlichem Maasse mitgegeben haben. Nach den übereinstimmenden Berichten unserer Capitaine hat sich dasselbe als ein sehr wirksames Desinfectionsmittel erwiesen, das in der Fieberperiode die besten Dienste geleistet; es wurde nicht allein zum Desinfectionen der verschiedenen Räumlichkeiten, sondern auch in vielen Fällen als Medicament verwandt, und können wir das bei einigen Dampfern eingetretene gänzliche Fernbleiben von Krankheitsfällen während der jüngsten Fieberperiode in Brasilien zum grossen Theile dem seitens der Capitaine angeordneten ausgiebigen Gebrauch dieses Mittels zuschreiben.

Hamburg Südamerik. Dampfschiffahrts-Ges., gez.: Ad. F. Bernitt, Bureau-Chef.

Man verlange Prospekte und Preise von **William Pearson, Hamburg, Cremon 8.**

**Dürr-Licht**

vollkommenster **Petroleum-Leuchtapparat**  
von 3500 - 14 000 Normalkerzen Lichtstärke.

Unentbehrlich für Werften, Hafen- und Canalbauten,  
Schiffe, Eisenbahnen, grosse Werkstätten, Fabrikhöfe usw.

Vertreter für Hamburg und Umgegend, sowie Export:

**W. A. Vogler**

Hamburg, Schanzenburgerstr. 8.

Agenturen von **Maschinen,**  
**Beleuchtungsapparaten** usw.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinböf 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Die Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 9.

Hamburg, den 27. Februar

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Achtundzwanzigster Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England (Schluss). — Wegerecht der Fischdampfer (Schluss). — Allmähliche Entwicklung nautischer Hilfsmittel. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Samstagsentscheidungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Rundschau der Erfindungen auf maritimem Gebiet.

### Auf dem Ausguck.

Die französische Presse ist dafür bekannt, dass sie, soweit wirtschaftspolitische Fragen in Betracht kommen, nur ungern gegen den Strom der öffentlichen Meinung schwimmt. Die Richtung dieses Stromes ist bekanntlich noch immer hochprotektionistisch. Trotzdem sind in letzter Zeit wiederholt Pressstimmen laut geworden, die mit mehr oder weniger Deutlichkeit und Schärfe die Unhaltbarkeit der französischen Wirthschaftspolitik und insbesondere ihren verderblichen Einfluss auf die Handelsmarine aufgedeckt haben. Eine recht deutliche Sprache redet in dieser Beziehung A. Gouin im „Phare de la Loire“: — „Sechzehn Millionen Tons“ — führt der Verfasser aus, „betrug im Durchschnitt der letzten drei Jahre der französische Seehandel und davon wurden nur vier Millionen, also etwa ein Viertel unter französischer Flagge transportirt. Nehmen wir im Durchschnitt eine Fracht von 30 Fres. per Ton an, so entsprechen die auf die fremden Flaggen entfallenden 12 Millionen Tons einer Totalsumme von 360 Millionen Fres., die der französische Handel an das Ausland als Tribut bezahlt. Unsere Schiffbau-Industrie liegt im Argen. In den drei Jahren von 1893 bis 95 finden wir nur 4 Dampfer von über 1000 Registertons, die auf französischen Werften gebaut sind. Deutschland baut 19 mal so viel und in England laufen in einer Woche mehr Dampfer vom Stapel als bei uns in

drei Jahren. Die Ursache des Verfalls der französischen Schifffahrt liegt nach Gouin in der hohen Belastung der Rhederei, durch die „inscription maritime“ namentlich aber in den hohen Löhnen, dem theuren Material für Schiffbau, die alle eine Folge des protektionistischen Systems sind. Befreiung der Schiffbaumaterialien von Zoll und Abgaben, Schaffung von Freihäfen, wie es in Deutschland geschehen, wären die einzigen Mittel, um Schifffahrt und Schiffbau in Frankreich wieder zu heben.“ Soweit der Verfasser im „Phare de la Loire“. Ebenso scharf wie dieser geht ein anderer Schriftsteller im „Moniteur Maritime“ dem alten System, insbesondere den Schifffahrts- und Bauprämien zu Leibe. Seit Einführung des neuen Subventionsgesetzes im Jahre 1893, das erhöhte Prämien, im Vergleich zu früher festsetzte, sind Schiffbau und Schifffahrt noch mehr zurück gegangen. In den Jahren 1893 bis 1895 ist die in Frankreich gebaute Tonnage nicht auf die durchschnittliche Höhe des Zeitraumes 1881—93 gekommen. „Hätten die Befürworter des Gesetzes von 1893 sich von einem so kläglichen Erfolg träumen lassen?“ so fragt der Moniteur. Man wird aus allen diesen Äußerungen der Presse den Schluss ziehen können, dass die bisher verschwindend kleine freihändlerische Partei allmählich an Bedeutung gewinnt. Die Misserfolge des protektionistischen Systems sind gerade in Bezug auf die Handelsmarine so sehr in die Augen springend, dass man sie nicht wegzuleugnen vermag.



## Achtundzwanzigster Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins.

### 1. Tag.

Wie alljährlich versammelten sich die Delegirten der verschiedenen Vereine und Corporationen, welche den „Deutschen Nautischen Verein“ bilden, in dem freundlichen Hohenzollern-Saal des Hotel Kaiserhof zur Berathung der verschiedenen Schiffahrt und Handel betreffenden wichtigen Gegenstände, welche die reichhaltige Tagesordnung der diesmaligen Zusammenkunft aufzuweisen hat. In ungewöhnlich starker Anzahl hatten sich die Delegirten aus allen Kreisen und Hafenstädten Deutschlands eingefunden, viele Freunde der Bestrebungen des Vereins und Vertreter einer ganzen Reihe Behörden und Regierungen waren erschienen und der allgem. Besuch der Vereinssitzung war diesmal ein ganz besonders starker. Aus Hamburg waren die Herren Senator Dr. Vorsmann, Senator Burchardt, Handelssekretär Dr. Gütschow, Rechtsanwalt Dr. Hübener, Kapitän Landerer, Director Kapitän Matthiessen, Dr. Weiland, Assecurateur Dahlström, Hafenarzt Dr. Nocht, Geh. Admiralitäts-Rath Dr. Neumayer, C. F. Laeisz jr., Insp. Kapt. Ludolph Meyer. Die Tages-Ordnung für die heutige Sitzung lautet:

1. Geschäftliches: Wahlen, Rechnungsablage, Berichte, sonstige Mittheilungen.

2. Farbenblindheit der Seeleute. (Referent: Herr Navigationslehrer Dr. C. D. Schilling-Bremen für die Handelskammer zu Bremen.)

3. Bau des Vorderstevens der Schiffe. (Referent des Kieler Nautischen Vereins.)

4. Veröffentlichung der Eisberichte. (Referent: Herr Landesversicherungsath Hansen-Kiel.)

5. Vertheilung des Schadenersatzes bei Schiffscollisionen im Falle beiderseitigen Verschuldens. (Referent: Herr Rechtsanwalt Dr. Hübener-Hamburg für den Nautischen Verein Hamburg.)

6. Ueber die Stellung der Fischdampfer im Entwurf des Seestrassenrechts. (Referent: Herr Navigationslehrer Spillmann-Geestemünde für den deutschen Seefischereiverein.)

Nach Eröffnung der Versammlung durch den Vorsitzenden nimmt zunächst Staatssekretär von Bötticher das Wort, er betont dass ihm die Theilnahme an den Bestrebungen des Vereins zur grossen Freude gereiche. Die deutsche Schiffahrt zu fördern, sei ein vaterländisches Beginnen. Das Navigare necessare bedürfe kaum einer weiteren Betonung, die Fürsorge für die Seeleute an sich sei eine der liebsten Aufgaben der Regierungen, sie bekunde sich ja auch in der Aufmerksamkeit, welche die deutsche Reichsregierung den Bestrebungen des Vereins nach dieser Richtung hin widme. Auf der heutigen Tagesordnung stehe

eine Frage, welche die Regelung der Interessen der deutschen See-Fischerei behandeln und welche demnächst im Reichstag zur Verhandlung gelangen werde, bei welcher die Regierung sich wesentlich auf die Aeusserungen der Fachleute zu stützen haben werde! Der Wunsch, dass die Fischdampfer in Bezug auf das Ausweichen auf See bevorzugt werden mögen, habe man bisher international nicht einführen können. Die Reichsregierung setze ihre Bestrebungen nach dieser Richtung fort, und hoffe eine Verständigung mit den betreffenden Regierungen herbeiführen zu können. Ob es möglich sein werde, dies noch bis zum 1. Juli zu erreichen, vermöge man nicht zu bestimmen. Von Seiten der Reichsregierung werde nach dieser Richtung hin alles Mögliche geschehen. Er sei auf diesen Punkt schon jetzt eingegangen, weil seine überhäuften Amtsgeschäfte ihm zu seinem Bedauern nicht gestatten, der Sitzung lange beizuwohnen. Er ersuche den Verein, der Ueberzeugung zu sein, dass der Reichsregierung der sachverständige Rath des Deutschen Nautischen Vereins allzeit willkommen sei, und dass die Unterstützung der Bestrebungen für das Wohl der Seeleute, der Schiffahrt und der Nautik stets vom Reichskanzleramt nach Kräften gefördert werden würde.

Zu den geschäftlichen Mittheilungen bemerkt der Vorsitzende, dass der Verein deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona Mitglied des deutschen nautischen Vereins zu werden wünsche. Derselbe habe am 1. Januar 645 Mitglieder gehabt, ~~kam~~ aber  $\mathcal{M}$  1,50 per Mitglied als Vereinsbeitrag nicht zahlen, sondern erbiote sich 50  $\mathcal{S}$  per Mitglied Beitrag zu zahlen. Die Versammlung beschliesst die Annahme dieses Anerbietens und die Aufnahme des betr. Vereins. Als dann gedenkt der Vorsitzende der beiden im vorigen Jahre mit Tode abgegangenen Mitglieder, Navigations-Schuldirektor Dr. Wiese-Rostock und Kapt. Lamm-Danzig, deren Andenken die Versammlung durch Erheben vom Platze ehrt. Zu Delegirten des Vereins sind für die am Mittwoch im Ministerium des Innern stattfindende Konferenz der Vertreter der Fischerei und Schiffahrtskreise, über das Wegerecht der Fischdampfer sind die Herren Director Kapt. Matthiessen-Hamburg und Kapt. Bummemann-Bremen ernannt. Es findet sodann die Constituirung des Bureau's statt. Zum Vorsitzenden des Vereins wird auf Antrag des Herrn Dr. Hübener-Hamburg einstimmig Herr Geheimrath Sartori-Kiel durch Acclamation ernannt, welcher darauf den Herrn Dethlefsen-Flenburg zu seinem Stellvertreter ernennt. Zu Schriftführern werden die Herren Dr. Hübener-Hamburg, Dr. Nebelthau-Bremen und Dr. Boysen-Kiel, zu Stimmenzählern die Herren Hahn-Papenburg und Sierau-Danzig, zu Revisoren die Herren H. H. Lange-Lübeck und Dr. Meyer-Bremen ernannt.

No. 2 der Tagesordnung: Farbenblindheit der Seeleute. (Referent: Herr Navigationslehrer Dr. C. Schilling-Bremen für die Handelskammer zu Bremen.)

Derselbe nimmt in der Hauptsache Bezug auf die eingehende Verhandlung, welche der vorjährige Vereinstag in Beziehung auf diesen Gegenstand gepflogen und die zur Empfehlung eines bestimmten Vorgehens geführt hat. Die Bremer Handelskammer habe sich dann mit dem Gegenstand lebhaft weiter beschäftigt und in Folge der Anregung desselben habe ein Rundschreiben des Herrn Vorsitzenden diese Frage den Vereinen nochmals vorgelegt und diese hätten sich auch bereits darüber ausgesprochen. Es sei nach Ansicht der Kammer davon abzusehen, dass eine amtliche Untersuchung der Seefahrer auf Farbenblindheit im vorgeschrittenen Lebensalter statzufinden habe, dass man dagegen besorgt sein müsse, dafür Garantien zu schaffen, dass farbenblinde Personen überhaupt nicht in den Seemannsberuf hineingelangen können. Marine und Handelschiffahrt haben in dieser Beziehung dieselben Interessen, nämlich gesunde Leute auf den Schiffen zu haben. Die Marine gehe schroff darin vor, die Handelsschiffe weniger, sie beschränken sich darauf, die Krankheiten und Fehler auszuschliessen, welche sich äusserlich erkennen lassen. Zu diesen gehören allerdings auch die Farbenblindheit und der Mangel an Sehschärfe. Hier sei der Wunsch berechtigt, dass die betreffende Untersuchung schon vor Eintritt in den Schiffsdienst geschehe und nicht, wie jetzt der Fall sei, erst wenn der Betreffende sich zur Steuermannsprüfung melde. Diese bringe grosse Gefahren, namentlich für kleine Schiffe, wo alle Theile der Besatzung beim Ausguck mitwirken müssten. Augenblicklich sei auch der Moment günstig, die Angelegenheit in diese Bahnen zu leiten und betreffende Bestimmungen gelegentlich der bevorstehenden Revision der deutschen Seemannsordnung aufzunehmen. Redner beantragt dann die Annahme folgender Resolutionen: „Eine Untersuchung der Seeleute auf Sehschärfe und Farbenblindheit ist vor der ersten Anmusterung auf einem deutschen Seeschiffe obligatorisch vorzunehmen. Diese Forderung ist in die neue Seemannsordnung aufzunehmen.“ „Für die möglichst gleichmässig zu gestaltende Untersuchung auf Farbenblindheit ist die Beurtheilung durch farbige Laternen entscheidend. Das Holmgreen'sche Bündelverfahren kann nur als Hilfsmittel dienen. Die Feststellung einer Farbenblindheit oder ungenügenden Schärfe vor Ablegung der Prüfung zum Steuermann auf grosse Fahrt hat nicht zur Folge, dass diese Prüfung nicht abgelegt werden kann, sondern nur die Folge, dass das Befähigungszeugniss nicht ausgehändigt wird. Ein Verrecht über die festgestellte Farbenblindheit oder ungenügende Sehschärfe ist auf das Prüfungszeugniss aufzuschreiben. — Von einer Wiederholung

einer Prüfung auf Sehschärfe und Farbenblindheit in höherem Mannesalter ist abzusehen!“

Herr Dr. Nocht-Hamburg kann diesen Vorschlägen nicht im Allgemeinen beitreten. Er ist der Ansicht, dass man nur eine geringe Aenderung des jetzigen Verfahrens beibehalten müsse und beantragt die Annahme folgender Resolutionen:

1. Das Holmgreen'sche Verfahren ist für die erste Untersuchung beizubehalten. Im Zweifel ist die Untersuchung zu wiederholen seitens eines in diesen Dingen erfahrenen Arztes unter Heranziehung der dabei in Betracht kommenden genaueren Methoden (namentlich farbiger Lichter).

2. Sämmtliche anzumusternde Seeleute im engeren Sinne sind vor der ersten Anmusterung ärztlich auf ihr Sehvermögen zu prüfen. Der Arzt hat in solchem Fall sich darüber auszusprechen, ob das Sehvermögen sich voraussichtlich verschlechtern wird und ob eine Wiederholung der Untersuchung von Zeit zu Zeit nöthig ist.

In der an diese Vorschläge sich anschliessenden Discussion wird vorgeschlagen, die Angelegenheit der eingesetzten Commission für die Seemannsordnung zuzuweisen, nachdem Herr Dr. Nocht seine Resolution ganz, Herr Dr. Schilling dieselbe bis auf den letzten Absatz zurückgezogen hat.

## Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, London.

(Schluss.)

Zu demselben Resultate führte folgende Seever sicherungsklage: Ein Dampfer ging mit unzureichenden Kohlenvorräten von Hamburg nach Sunderland ab. Vierzig Meilen von Sunderland waren sämmtliche Kohlen, das entbehrliche Holz und ein Theil der Ausrüstung im Maschinenraum konsumirt. Der Schiffer nahm die Dienste eines Fischdampfers in Anspruch und liess sich von demselben nach Sunderland schleppen. Die Rheder des Fischdampfers klagten auf Hilfs- oder Bergelohn. Die beklagten Rheder deponirten £ 6000 mit der Behauptung, diese Summe sei eine ausreichende Entschädigung. Das Gericht fixirte jedoch die Entschädigungssumme auf £ 7000, welche auch von den beklagten Rhedern bezahlt wurde. Letztere klagten sodann ihrerseits gegen ihre Versicherer auf Erstattung der gezahlten £ 7000 und begründeten diesen Antrag damit, dass es sich um einen Verlust durch Gefahren der See handle. Die erste Instanz wies die Klage ab und führte in den Entscheidungsgründen Folgendes aus: Kläger hätten eingeräumt, dass die Hilfsleistung nicht wegen des Wetters,

sondern zu Folge des Kohlenmangels erforderlich geworden sei. Nach der Aussage des Schiffers habe das Schiff keinen Schaden erlitten: es sei nicht in einer Nothlage gewesen, sondern hätte unter Segel die Fahrt fortsetzen können. Der Kohlenmangel sei die direkte Ursache der Situation gewesen; Seeschaden und Seegefahren hätten nicht vorgelegen. Die Seeuntüchtigkeit des Schiffes habe die Hilfsleistung erforderlich gemacht, falls letztere überhaupt erforderlich gewesen sei; Seegefahren seien weder die Ursache gewesen, noch hätten sie zur Nothwendigkeit der Hilfsleistung beigetragen. Das Berufungsgericht hat dieses Urtheil am 30. Juli bestätigt. Es handele sich nicht um einen Verlust durch Gefahren der See. Das Urtheil, welches die Kläger zur Zahlung der £ 7000 verurtheilt habe, könne nicht zum Beweise dafür benutzt werden, dass ein Verlust durch Gefahren der See vorliege; und selbst wenn das Urtheil zum Beweise zulässig sein sollte, erbringe es keinen konklusiven Beweis für die behauptete Thatsache. (Ballantyne & Co. v. Mackinnon.)

Am 3. April 1895 verpflichtete sich, unter anderen Kontrahenten, die „Empreza Nacional“ der portugiesischen Regierung gegenüber, Truppen und Vorräthe von Lissabon nach Lorenzo Marquez zu transportiren. Die „Empreza Nacional“ schloss einen Aftervertrag mit B., wonach der „Peninsular“ einen Theil der Truppen und Regierungsvorräthe zu transportiren hatte; ausser einer Summe für den Truppentransport verpflichtete sich die Empreza Nacional, dem B. acht Tage nach Ankunft des Schiffes einen bestimmten Betrag zu zahlen. Der „Peninsular“ nahm seine Ladung in Lissabon an Bord und ging am 15. April 1895 nach Lorenzo Marquez ab. Bereits am folgenden Tage brach der Hauptschaft zu Folge Gefahren der See; das Schiff wurde nach Lissabon zurück getaut und traf dort am 19. April wieder ein. Die Untersuchung des Schiffes ergab, dass die Reparatur nicht in Lissabon vorgenommen werden konnte und dass das Schiff nach Cadiz gehen musste, um reparirt zu werden. In Folge dessen wurde die ganze Ladung in Lissabon gelöscht. Da der Zweck des ganzen Unternehmens vereitelt worden wäre, falls man auf die Reparatur des Schiffes gewartet hätte, erklärte die Empreza Nacional den Afterfrachtvertrag für hinfällig und verweigerte die Zahlung der Fracht. Nach portugiesischem Recht, welches auf den Afterfrachtvertrag zur Anwendung zu bringen war, kann ein Frachtvertrag nach Antritt der Reise einseitig aufgehoben werden, falls die Ladung nicht ohne unersetzbaren Schaden bis zum Wegfall der Behinderung warten kann, und es ist keine Fracht zu zahlen, falls die Ladung nach dem Abladungshafen zurücktransportirt ist. B. hatte eine Frachtversicherungspolice in Höhe von £ 30 000 effectuirt. Versichert war nur gegen Total- oder

constructiven Verlust und gemeinschaftliche Haverei für den „Peninsular“ für und während 12 Monate. Am Rande der Police war ein Zettel aufgeklebt, auf welchem fünf Liberirungsklauseln gedruckt standen. Eine dieser Klauseln lautete: „Garantirt frei von Ansprüchen in Folge von Zeitverlust, sei es entstehend aus einer Seegefahr oder auf andere Weise.“ B., welcher die in Frage stehende Fracht auf £ 50 000 schätzte, verklagte seine Versicherer auf Entschädigung wegen Totalverlustes zu Folge Gefahren der See. Beklagte beriefen sich auf die oben citirte Liberirungsklausel und behaupteten, dass nur in einem Falle der vorliegenden Art, wo die unvermeidliche Verzögerung zu Folge eines durch Seegefahren verursachten Schadens das Unternehmen vereitelt und zum einseitigen Rücktritt berechtige, ein „Anspruch in Folge von Zeitverlust“ und wegen Totalverlustes der Fracht möglich sei. Das Gericht erkannte dem Klageantrage entsprechend. Es liege Totalverlust der Fracht vor, für welchen Beklagte die Haftung übernommen hätten, soweit nicht eine der Liberirungsklauseln Platz griffe. Es handele sich nicht um einen „Anspruch in Folge von Zeitverlust“, sondern um einen Anspruch in Folge von Untauglichwerdens eines Schiffes zufolge von Seegefahren. (Bensaude v. Thames & Mersey Marine Insurance Co. 22. Juni. Queen's Bench Abtheilung.) Beklagte behaupteten, die fragliche Liberirungsklausel sei im Hinblick auf die Entscheidung in Sachen Jackson v. Union Marine Insurance Co. in die Policen aufgenommen worden. Das damals in Frage stehende Schiff hatte sich nach der Chartepartie mit möglichster Schnelligkeit, unter Liberirung im Falle von Navigationsgefahren und -Zufällen, von Liverpool nach Newport zu begeben, um dort eine Ladung für San Francisco an Bord zu nehmen. Das Schiff strandete in der Carnarvon Bay und war erst nach etwa 8 Monaten bereit, die Ladung in Empfang zu nehmen. Obschon die Rheder nach der Chartepartie von der Haftung wegen der Verzögerung liberirt waren, erachtete das Gericht den Befrachter für nicht abladungspflichtig, nahm einen Frachtverlust in Folge von Seegefahren an und verurtheilte den Frachtversicherer zur Zahlung der Versicherungssumme.

Die Rheder eines in Glasgow heimathsberechtigten Schiffes schlossen im Februar 1894 einen Frachtvertrag, wonach das Schiff in Portland (Oregon) eine Ladung Weizen und/oder Mehl an Bord nehmen sollte. Nach Abschluss dieses Vertrages war das Schiff mit der Löschung einer Ladung Kohlen in Acapulco (Mexico) beschäftigt. Ein Theil der Mannschaft erkrankte und wurde arbeitsunfähig. In Folge dessen waren bei der Löschung der Kohlenladung anderweitig engagirte Leute zu beschäftigen. Von Acapulco begab sich das Schiff nach Astoria an die Mündung des Columbia, an welchem, 100 Meilen



aufwärts, Portland liegt. Nach dem Frachtvertrage hatte der Befrachter ein Rücktrittsrecht, falls das Schiff nicht bis zum 31. December in Astoria eingetroffen sein sollte. Das Schiff erreichte Astoria am 15. December; ein grosser Theil der Mannschaft war fieberkrank und arbeitsunfähig. Consul und Arzt kamen an Bord und liessen den grösseren Theil der Mannschaft an Land ins Krankenhaus schaffen. Mit anderweitig engagirter Hilfe wurde das Schiff nach Portland und nach erfolgter Abladung am 23. Januar 1895 nach Astoria zurückgebracht. Ein Theil der Besatzung ging wieder an Bord, während die im Hospital verbleibenden Matrosen abgemustert und durch neu angemusterte Mannschaften ersetzt wurden. Während alle diese Vorgänge sich abspielten, war das Schiff bei der British Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association Ltd. in Classe 1 und in Classe 2 eingetragen. Das Statut dieser Gesellschaft bestimmt in § 7: „Die Gefahren, Ereignisse und Vorkommnisse, bezüglich welcher die Mitglieder auf Grund dieses Statuts Schutz verlangen können, sind a) Verlust an Leben, oder persönliche Verletzung, oder Krankheit einer Person; b) Kosten und Gebühren, welche ein Mitglied bezüglich einer der Gefahren zu entrichten hat, gegen welche er auf Grund dieses Statuts geschützt ist.“ Im § 6 heisst es ferner: „Falls ein Mitglied wegen eines Anspruches haftet auf denselben zu befriedigen hat, hat er Anspruch auf Erstattung.“ Die Association erklärte sich bereit, die an Arzt und Krankenhaus geleisteten Zahlungen und mehrere direkt mit den Erkrankungen verbundene Auslagen zu erstatten; sie lehnte es jedoch ab, nachstehende Zahlungen zu übernehmen: 1) Zahlungen an die bei der Löschung in Acapulco als Ersatz für die erkrankte Mannschaft beschäftigten Leute; 2) Zahlungen für die anderweitig engagirte Hilfe, welche das Schiff von Astoria nach Portland brachte; 3) Zahlungen an die in Astoria engagirten Arbeiter, welche das Schiff reinigten und anstrichen; 4) Kosten der Desinfection des Schiffes; 5) Zahlungen für die anderweitig engagirte Hilfe, welche das Schiff von Portland nach Astoria zurückbrachte; 6) einige andere Ausgaben zu Folge Engagirung anderweitiger Hilfe. Das Gericht entschied, dass diese Ansprüche keine Ansprüche im Sinne des Statuts seien. Auf Grund des Statuts hätten die Rheder keinen Anspruch auf Erstattung von Zahlungen, welche sie zu Folge Engagirung anderweitiger Hilfe zu leisten hatten. (Rogers v. British Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association Ltd. 22. Juni. Queen's Bench Abtheilung.)

Die obengedachte Entscheidung in Sachen *Bensaude v. Thames & Mersey Marine Insurance Co.* erinnert an eine Entscheidung aus dem Jahre 1894. Ein gewisser Jamieson, der Eigenthümer des Dampfers „Abrota“, schloss einen Frachtvertrag

wonach sein Dampfer sich nach Kotka zu begeben hatte, um dort eine Ladung für Montfleur an Bord zu nehmen. Der Dampfer strandete auf der Fahrt nach Kotka und, bevor er flott gemacht und reparirt werden konnte, war der Hafen von Kotka für den Winter geschlossen. Obschon der Vertrag keine Rücktrittsklausel enthielt und der Verfrachter in eine Aufhebung des Vertrages nicht willigte, weigerten sich die Befrachter auf Grund des Frachtvertrages abzuladen und sandten ihre Ladung mit einem anderen Schiffe. Der Verfrachter hatte sich durch eine Frachtversicherungspolize in Höhe von £ 16,000 gesichert; es war eine Zeitpolize für ein Jahr, welche unter anderen Gefahren Seegefahren deckte und „Ansprüche aus der Aufhebung einer Chartepartie oder wegen Zeitverlustes unter einer Zeit-Chartepartie“ ausschloss. Auf Grund dieser Polize forderte der Verfrachter £ 15,240. Der Schiedsrichter stellte fest, dass der Dampfer in Folge von Seegefahren Schaden erlitten hatte, und dass die zur Reparatur dieses Schadens erforderliche Zeit so gross war, dass die nach dem Frachtvertrage in Aussicht genommene Reise kommerziell unmöglich wurde. Im vorliegenden Falle sei die Chartepartie im Sinne der Polize „aufgehoben“ worden. Eine besondere technische Bedeutung habe das Wort „aufheben“ (cancel) in Schiffahrts- und Versicherungsgeschäften nicht. Der Schiedsrichter wies den Anspruch des Verfrachters ab, vorbehaltlich jedoch der gerichtlichen Entscheidung auf Grund des obigen Thatbestandes. Die erste Instanz trat der Auffassung des Schiedsrichters bei. Die Berufungsinstanz war jedoch der Ansicht, dass die Chartepartie nicht im Sinne der Polize „aufgehoben“ sei, und verurtheilte die Versicherungsgesellschaft zur Zahlung. (Jamieson v. The Newcastle Steamship Freight Insurance Association. 17. Mai 1895. Court of Appeal).

Im Anschluss hieran mag im Hinblick auf die abweichende Beordnung der Frage im Deutschen Handelsgesetzbuch Art. 630 und Art. 631, erwähnt werden, dass nach englischem Recht eine Verzögerung oder Deviation den Befrachter nur dann seiner Abladungsverpflichtung enthebt, falls die Verzögerung oder Deviation „bis zur ganzen Wurzel der Sache“ geht, d. h. den Befrachter sämtlicher Vortheile aus dem Vertrage beraubt und die Zwecke, welche er beim Abschluss verfolgte, gänzlich vereitelt. Ist die Verzögerung oder Deviation nicht dieser Art, so bleibt der Frachtvertrag bestehen, und der Befrachter hat nur einen Anspruch auf Erstattung des durch die Verzögerung oder Deviation ihm zugefügten Schadens. Das englische Recht ist äusserst karg mit der Gestattung des einseitigen Rücktritts vom Vertrage, weit karger als das deutsche Handelsrecht.

## Das Wegerecht der Fischdampfer.

(Schluss).

Die Bestrebungen der deutschen Rheder um Anerkennung des Wegerechts der Fischdampfer. Es war im Winter 1890/91, als die Fischdampfer Rheder auf der Unterweser aus einem zufällig in ihre Hände gelangten Exemplar der Washingtoner Konferenz-Protokolle von dem Attentat auf das Wegerecht ihrer Dampfer Kenntniss erhielten. Bereits am 13. April 1891 hat dann der Schutzverein „Unterweser“ eine Eingabe an Seine Excellenz den Reichskanzler gesandt, worin die Reichsregierung gebeten wurde, der Aberkennung des Wegerechts der Fischdampfer ihre Zustimmung zu versagen. Zur Begründung dieses Gesuchs lagen folgende Druckschriften der Eingabe bei:

1. Auszüge aus den Protokollen der Washingtoner Konferenz, wodurch nachgewiesen wurde, dass die Konferenzmitglieder über den Fischereibetrieb mit Dampfern nicht genügend unterrichtet waren.
2. Darstellung des Manövrierens mit Fischdampfern, um für alle möglichen Fälle nachzuweisen, dass der Fischdampfer eine äusserst geringe Ausweichfähigkeit besitzt, und
3. Darstellung des Fischereibetriebs mittelst des Grundschleppnetzes und eine Uebersicht über die Entwicklung und Bedeutung der deutschen Hochseefischerei mit Dampfern.

Diese Eingabe ist dann noch als Druckschrift sämtlichen Bundesratsmitgliedern, den Regierungen der deutschen Nordseeuferstaaten, den verschiedenen preussischen Ministerien, sowie allen Schiffsverkehrsvereinen und den Handelskammern der deutschen Nordseeküste zur Kenntnissnahme übersandt. Inzwischen war auch der etwaige Einwand, dass die Führer der reisenden Schiffe sich über die Aufnahme des Wegerechts der Fischdampfer in die neue Seestrassenordnung beschweren könnten, hinfällig geworden. Die beiden grossen Seeschiffervereinigungen der deutschen Nordseeküste, die zusammen allein 489 Schiffe vertraten, der Verein deutscher Seeschiffer in Hamburg und der Seeschifferverein „Weser“ zu Bremerhaven, hatten sich in eingehenden Gutachten ganz energisch für das Wegerecht der Fischdampfer ausgesprochen. „Die fischenden Fischdampfer seien nicht so manövrierfähig, als ein Segelschiff, wenn dieses so viele Fahrt mache, dass es manövrierfähig sei.“ „Die Sicherheit des Seeverkehrs erfordere unbedingt das Wegerecht der Fischdampfer.“

Auch die Handelskammern zu Bremen und Geestemünde, sowie das Kommerzkollegium zu Altona hatten sich für das Wegerecht der Fischdampfer erklärt und ähnliche Bedenken wie die beiden Schiffervereine der Elbe und der Weser geltend gemacht.

Nach einer Mittheilung des Senats in Bremen, wonach die Vorschläge auf Anerkennung des Wegerechts der Fischdampfer von der deutschen Regierung der britischen unterbreitet seien, schien es jetzt, als ob den Eigenthümlichkeiten der Fischdampfer in der neuen Seestrassenordnung Rechnung getragen werden solle. Dann aber trat auf dem Nautischen Vereinstag im Frühjahr 1893 in Berlin der Regierungsvertreter Herr Geheimer Regierungsrath Donner, einer der früheren Washingtoner Delegirten, mit der Behauptung auf, Fischerfahrzeuge hätten bisher noch niemals ein Wegerecht anderen Schiffen gegenüber besessen. Jetzt war der Rhederverein gezwungen, gegen diese Behauptung des Regierungsvertreters Front zu machen und nachzuweisen, dass Herr Geheimrath Donner über die Stellung der Fischerfahrzeuge in der Seestrassenordnung vollständig im Irrthum befangen sei. In einer Eingabe an Seine Excellenz den Herrn Reichskanzler vom 30. März 1893 wurde dieser Nachweis mit Erfolg geführt, wie der Verlauf einer am 9. Oktober desselben Jahres zu Berlin im Reichsanit des Innern abgehaltenen Konferenz bewies. Auf dieser Kon-

ferenz, woran ausser den Dezernten der verschiedenen Ministerien noch Oberfischmeister und Fischmeister der Ost- und Nordseeküste, sowie der Herr Navigationsschul-Direktor Junglaus von Geestemünde als Sachverständige theilnahmen, gestand Herr Geheimrath Donner das uralte Wegerecht der Fischerfahrzeuge ausdrücklich zu. Die Beschlüsse der Konferenz hinsichtlich des Wegerechts der Fischerfahrzeuge lassen sich, wie folgt, zusammenfassen:

1. Die Segelfischerfahrzeuge haben von Alters her allen anderen Schiffen gegenüber das Wegerecht besessen.
2. Dasselbe Wegerecht ist auch den Fischdampfern von Anfang an ohne Weiteres zugebilligt. Dieser Usus ist bereits von den englischen Gerichtshöfen als rechtsgültig anerkannt worden.
3. Der Fischdampfer ist durch das am Boden nachschleppende Netz in seiner Manövrierfähigkeit beschränkt.
4. Es ist den Fischdampfern anderen Dampfschiffen gegenüber das Wegerecht einzuräumen.

Zur Prüfung der Ausweichpflicht der Fischdampfer lagen der Konferenz die Ergebnisse einer im amtlichen Auftrage an einem Hamburger Fischdampfer unternommenen Versuchsreise des Herrn Oberfischmeisters Decker vor. Diese Versuche bestätigten voll und ganz die Behauptungen der Rheder, dass die Fischdampfer nur sehr wenig ausweichfähig sind, ja dass ihnen gar manchmal das Ausweichen ganz unmöglich ist.

Um weitere Nachweise über die geringe Manövrierfähigkeit der Fischdampfer zu beschaffen, unternahm im November 1893 der Navigationslehrer Kornmehl aus Timmel eine längere Versuchsreise mit einem Fischdampfer. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind nachher von dem Herrn Navigationsschul-Direktor Junglaus bearbeitet worden und in den „Mittheilungen der Sektion für Küsten- und Hochseefischerei“ (März 1894) veröffentlicht. Herr Junglaus kommt in seinem Urtheil zu demselben Schlusse wie Oberfischmeister Decker: der Fischdampfer besitzt zu geringe Ausweichfähigkeit den reisenden Schiffen gegenüber, um mit dem Ausweichen belastet zu werden.

Auf der Berliner Konferenz war von den Regierungsvertretern unter Anderem behauptet worden: man müsse den Fischdampfern die Ausweichpflicht gegenüber den reisenden Seglern deshalb zuschieben, weil diese Segler häufig in die Lage kämen, den Fischdampfern nicht aus dem Wege gehen zu können. Statistische Nachweise über die Segelfähigkeit und damit die Manövrierfähigkeit von Segelschiffen fehlten bisher in der nautischen Literatur vollständig. Um diese zu beschaffen, entnahm der Navigationslehrer Spillmann zu Geestemünde aus den Tagebüchern von 23 Segelschiffen die Angaben über Fahrgeschwindigkeit und stellte diese in einem Atlas zu statistischen Zahlen und Zahlenbildern zusammen. Daraus ergibt sich überzeugend, dass es geradezu Ausnahmen sind, wenn das reisende Segelschiff nicht ausweichfähig ist. In 100 Fällen wird man vielleicht auf 5 Fälle von vollständiger Manövrierunfähigkeit und 5 Fälle von Beschränktheit der Manövrierfähigkeit rechnen können.

Auf Grund dieser Untersuchungen über die Manövrierfähigkeit von Fischdampfern und Segelschiffen von Junglaus und Spillmann ist dann im Februar 1894 eine neue Eingabe über das Wegerecht der Fischdampfer an Seine Excellenz des Herrn Reichskanzler gesandt.

Auch sonst sind die Rheder nicht müssig gewesen. Wiederholt sind Deputirte derselben in Berlin gewesen, um bei Seiner Excellenz Herrn Staatssekretär von Bötticher und den Dezernten der verschiedenen Ministerien um das Wegerecht vorstellig zu werden. Dabei hat man der Regierung anheimgegeben, eine Kommission zur Prüfung der Manövrierfähigkeit der Fischdampfer herüber zu schicken. Jeder Fischdampfer der Weser- und Elbflotte sollte der Kommission zu Versuchs-

zur Verfügung stehen, auch erklärten die Rheder, alle Kosten dieser Expedition tragen zu wollen.

Noch darf erwähnt werden, dass die „Hansa“, die einzige nautische Zeitschrift, die Deutschland besitzt, ganz entschieden für die Fischdampfer Partei genommen und vom nautischen Standpunkt aus für sie das Wegerecht zur Sicherung des Seeverkehrs gefordert hat.

Die vielen Erörterungen der Wegerechtsfrage führten endlich im März-April 1894 in Hamburg dazu, dass dort eine gemischte Kommission aus Vertretern des dortigen Nautischen Vereins und des Seeschiffvereins zusammentrat, um die Wegerechtsfrage eingehend zu prüfen. Der darüber unterm 4. April 1894 erstattete Kommissionsbericht spricht sich unumwunden für das Wegerecht der Fischdampfer gegenüber allen nicht fischenden oder nicht vor Anker liegenden Schiffen aus und fordert, dass dieses auch in der neuen Seestrassenordnung direkt ausgesprochen wird.

Trotz dieser von den grössten nautischen Vereinigungen Deutschlands abgegebenen Gutachten wurde am 2. November 1894 wieder zu Hamburg vom dortigen Hanseatischen Oberlandesgericht ein gerade entgegengesetzt lautendes Urtheil abgegeben. Unter dem Vorsitz des Herrn Oberlandesgerichtspräsidenten Sieveking, der auf der Washingtoner Schifffahrt-Konferenz Deutschland mit vertreten hatte, wurde in dem Rechtsfall „Thetla“ - „Doggerbank“ entschieden, dass Fischdampfer, auch wenn sie fischen, denselben Ausweichregeln wie reisende Dampfer unterliegen. Da dieses Urtheil für die Fischdampfer leicht verhängnissvoll werden konnte, beauftragte der Deutsche Seefischereiverein den Navigationslehrer Spillmann zu Geestemünde, mit einer Widerlegung. Diese ist dann im Juli 1895 in den Mittheilungen des genannten Vereins veröffentlicht und bildet wohl zur Zeit die eingehendste Widerlegung aller Gründe, die man etwa gegen das Wegerecht der Fischdampfer ins Treffen führen könnte. Trotzdem diese Kritik der weitgehendsten Oeffentlichkeit übergeben ist, ist noch von dieser Seite versucht worden, dieselbe zu entkräften oder zu widerlegen.

Wie man sieht, haben die deutschen Fischdampferheder ihr Möglichstes gethan, um das Unheil, das ihrem Gewerbe durch staatliche Maassnahmen drohte, abzuwenden; auch waren sie nach den Mittheilungen, die ihnen in Berlin gemacht waren, berechtigt, auf die Erfüllung ihrer Wünsche zu hoffen. War ihnen doch im Reichsamt des Innern von den Herren Geheimräthen v. Jonquières und J. Donner gesagt worden, dass man sich jetzt von der geringen Ausweichfähigkeit der Fischdampfer und von der Nothwendigkeit, ihnen allen reisenden Schiffen gegenüber das Wegerecht zu verleihen, überzeugt habe. Von dem Vertreter des Reichs-Marine-Amts war ihnen weiter mitgetheilt worden, dass die deutsche Regierung der englischen gegenüber erklärt habe, nur unter der Bedingung der Einführung der neuen Seestrassenordnung zustimmen zu können, dass den Fischdampfern das Wegerecht im vollen Umfange anerkannt werde.

Grosse Befriedigung erregte es daher anfangs, als auf der Versammlung der See-Berufsgenossenschaft am 9. November 1896 zu Berlin der Regierungsvertreter Herr Geheimer Ober-Berungsrath v. Jonquières die Mittheilung machte, unsere Regierung habe sich mit denen der anderen Seestaaten dahin geeinigt, die neue Seestrassenordnung bereits am 1. Juli 1897 in Kraft treten zu lassen. Dabei aber solle der von der Lichterführung der Fischerfahrzeuge handelnde Artikel 9 vorläufig weggelassen und einer späteren Regelung vorbehalten bleiben. Nach der Form der Mittheilung mussten sich die Rheder am Ziele ihrer Wünsche glauben. Um so grösser war daher ihre Bestürzung, als sie auf eine briefliche Anfrage von dem Herrn Geheimrath v. Jonquières erfuhren, dass zwar der Artikel 9 fortgelassen, dagegen der berichtigte Artikel 26, um dessen

Abänderung sich der Kampf seit fünf Jahren dreht, unverändert in die neue Seestrassenordnung mit aufgenommen werden solle. Alle Arbeit der verfloffenen fünf Jahre wäre damit vergeblich gewesen. Trotzdem von den Regierungsvertretern selbst erklärt ist, sie hätten die Ueberzeugung gewonnen, es sei den Fischdampfern nicht möglich, den Bestimmungen des Artikels 26 nachzukommen; trotzdem die Vertreter der deutschen Schifffahrt und des deutschen Seehandels ganz bestimmt erklärt haben, die Sicherheit des Seeverkehrs erfordere eine Umänderung des Artikels 9, trotzdem soll einer vorgefassten Meinung der früheren Washingtoner Delegirten zuliebe der Weiterentwicklung der deutschen Hochseefischerei ein Riegel vorgeschoben werden.

Woll soll mit dem Fortfall des Artikels 9 bezweckt werden? Dieser Artikel handelt doch von den Unterscheidungslichtern und Nebelsignalen der verschiedenen Arten Fischerfahrzeuge, regelt also gerade den Theil der Seestrassenordnung, worin bislang die grösste Willkür herrschte. Seit der am 10. Februar 1881 erfolgten Aufhebung des Artikels 10 der jetzigen Seestrassenordnung bestehen nämlich für die deutschen Hochseefischerfahrzeuge keinerlei gesetzliche Vorschriften über die Lichterführung. Das hat schon dazu geführt, dass die deutschen Rheder zur Selbsthilfe geschritten sind und auf ihren Fischdampfern die englischen Fischerlichter, die mit den in der Washingtoner Konferenz vorgeschlagenen übereinstimmen eingeführt haben.

Kann den Rhedern vielleicht zum Trost dienen, dass der Herr Geheimrath v. Jonquières am Schluss seines Schreibens die Versicherung giebt, es sei vorbehalten worden, bei der demnächstigen Regelung der Lichterführung auf die Wegerechtsfrage der Fischdampfer zurückzukommen?

Wenn erst der Artikel 26 in Kraft gesetzt und damit die Gleichstellung der Fischdampfer mit den reisenden Schiffen als Grundsatz in die neue Seestrassenordnung aufgenommen ist, wird es sehr schwer halten, diesen Grundsatz nachher wieder umzustossen.

Die Rheder haben vorgeschlagen — zuletzt noch Seiner Excellenz dem Herrn Staatssekretär v. Bötticher gelegentlich der Eröffnung des neuen Fischerhafens in Geestemünde — sämtliche Artikel, die von den Fischerfahrzeugen handeln, vorläufig aus der neuen Seestrassenordnung wegzulassen. Die Regelung dieser Frage könnte einer in nächster Zukunft aus Vertretern der verschiedenen Seestaaten mit Hinzuziehung von wirklichen Sachverständigen gebildeten Konferenz vorbehalten bleiben. Es stünde dann nichts mehr im Wege, die neue Seestrassenordnung bereits in nächster Zeit in Kraft treten zu lassen. Die Washingtoner Beschlüsse hinsichtlich des Wegerechtes der verschiedenen Arten Fischerfahrzeuge wären damit hinfällig und das alte Gewohnheitsrecht würde bis zur gesetzlichen Regelung wieder Geltung ertalten.

Zum Schlusse sollen die Gründe, die für das allgemeine Wegerecht der Fischdampfer sprechen, kurz zusammengestellt werden:

1. Der Fischdampfer gehört zu den arbeitenden Schiffen. Ein solches Schiff sollte aber den reisenden Schiffen zuliebe nicht in seiner Arbeit gestört werden.

2. Der Fischdampfer ist infolge seiner geringen Fahrgeschwindigkeit und der Behinderung durch das nachschleppende Netz in seiner Ausweichfähigkeit mehr behindert als alle reisenden Dampfschiffe und als alle reisenden Segelschiffe, die manövrierfähig sind. (Manövirversuche von Decker und Kornmehl, Gutachten von Jungelaus und Spillmann.)

3. Der Fischdampfer ist häufig gar nicht ausweichfähig. Allein durch das Netzeinnehmen ist derselbe jeden Tag mindestens 3 Stunden nicht ausweichfähig, er treibt davorsee weg. Wenn dem entgegengehalten wird, dass auch das reisende Segelschiff auf etwa zweieinhalb Stunden Manövirunfähigkeit



bezw. Manövrirbeschränktheit rechnen kann (Segelfähigkeit der Segelschiffe von Spillmann), so ist dabei Folgendes zu erwägen: Vom reisenden Segelschiff aus wird man nie beurtheilen können, ob der Fischdampfer ausweichfähig ist oder nicht. Es hängt nämlich dieses hauptsächlich ab von der Meeresströmung, die in der Nordsee recht unregelmässig ist, ferner von dem Grund, worauf gefischt wird, worin das Netz manchmal ganz einsinkt, von der Grösse des Fanges, sowie weiter noch von Wind und Wetter. Für den Fischdampfer, der mit einem Segler zusammentrifft, ist es dagegen ein Leichtes, die Manövrirfähigkeit desselben zu beurtheilen. In seiner Manövrirfähigkeit beschränkt oder ganz unfähig zum Ausweichen ist nämlich ein Segler nur bei stauer Brise oder Windstille oder wenn derselbe bei stürmischer Witterung beigekehrt liegt.

4. Wenn der Fischdampfer an einem ausweichunfähigen Segler herankommt, so geschieht dies so langsam — beide Schiffe haben ja langsamen Fortgang — dass für den Fischdampfer Zeit genug bleibt, einem Zusammenstoss vorzubeugen.

5. Wird der Fischdampfer den reisenden Schiffen gleichgestellt, so kommt derselbe viel häufiger in die Gelegenheit, der Ausweichpflicht genügen zu müssen. Nehmen wir an, dass ein Fischdampfer in diesem Falle hundertmal ausweichen müsse, so würde, wenn dem Fischdampfer das Wegerecht gewährt würde, in derselben Zeit der reisende Dampfer bloss zwanzig- bis vierzigmal, das reisende Segelschiff zehn- bis zwanzigmal einem Fischdampfer ausweichen müssen.

Das Wegerecht aller Fischdampfer gleich anfangs in die neue Seestrassenordnung hineinbringen, wird jetzt, nachdem die Sache so gründlich verfahren ist, nicht mehr möglich sein. Es ist daher dringendster Wunsch der deutschen Rheder: es mögen alle Fischerfahrzeuge behandelnden Artikel — das sind die Artikel 9 und 26 des Washingtoner Entwurfs — aus der neuen Seestrassenordnung vorläufig weggelassen werden.

## Allmähliche Entwicklung nautischer Hilfsmittel.

Wir heutigen, im Zeichen „des Verkehrs“ lebenden Menschen kennen eigentlich auf unserem Planeten gar keine Entfernungen mehr. Eine Reise von hier nach Amerika in sieben Tagen, dabei umgeben von Comfort und Bequemlichkeit, wie sie die ersten Hotels nicht besser aufweisen können, ist für uns schon etwas Selbstverständliches. In demselben Maasse wie man stets bemüht gewesen ist, den Passagieren das Leben auf See so bequem und angenehm als möglich zu machen, in demselben Maasse hat man auch dazu beigetragen dem Seemann Hilfsmittel zur Seite zu stellen, die ihm seinen schweren Beruf erleichtern sollen. Denn bei nicht grade nebligem unsichtigem Wetter ist der heutige Seemann im Stande seine Schiffspositionen, mit Hilfe der vervollkommenen Instrumente, Bücher und Karten genau festzustellen. Welche Strapazen und Gefahren haben dagegen unsere Vorfahren mit ihren primitiven nautischen Hilfsmitteln erduldet. Dr. Fulst hat darüber in der geographischen Gesellschaft zu Bremen einen interessanten und lehrreichen Vortrag gehalten, dem wir hier einige Einzelheiten entnehmen. Hinweisend auf die grossen Entdeckungen betont der Redner, müsse es unsere Bewunderung in hohem Grade erregen, dass die grossen Entdecker, trotzdem es ihnen einerseits an Mitteln zur astronomischen Ortsbestimmung, andererseits an jeder Kenntniss der Wind- und Wetterverhältnisse und auch an Karten gefehlt, doch so grosse Erfolge gezeitigt haben. Will man die Leistungen der alten Seefahrer verstehen, so muss man sich vor allen Dingen mit den damaligen nautischen Hilfsmitteln vertraut machen. Es muss aufmerksam gemacht werden, dass Schifffahrt im Mittelalter, bis zur Entdeckung Amerikas, nur Küstenschifffahrt gewesen ist. Die Schiffe waren klein, hatten geringen

Tiefgang und führten leichte Takelage. Die drei Schiffe des Columbus, sog. Caravellen, hatten mittschiffs glattes Deck vorne und hinten Aufbau, welche zu Wohnräumen der Mannschaft benutzt wurden. Trotz ihrer geringen Grösse (das grösste Schiff war 23 Meter lang) bewährten sich diese Schiffe bei schwerem Wetter, in der Nähe der Azoren sehr gut.

Mit der Verpflegung der Schiffsmannschaft sah es damals traurig aus. Das in Fässern mitgenommene Trinkwasser war bald faul oder in Folge überkommender Seen brack, die Nahrung verdarb, Massenerkrankungen und Hungersnoth waren gewöhnliche Erscheinungen und kamen noch zu Cook's Zeiten vor.

Die im Mittelalter üblichen Karten, namentlich die vom Mittelmeer, waren sog. Compasskarten, bei denen die Orientierung nicht der wahren Nordrichtung, sondern der Compassrichtung folgte. Die Compasskarten, ohne Gradnetz, aber mit vielen Orientierungslinien versehen, wurden später durch Plattkarten ersetzt, die den Vortheil hatten mit einem Gradnetz versehen zu sein. In diese Karten, allerdings nur für kleines Besteck, konnte ein Ort nach Länge und Breite, ebenfalls Kurs und Distanz eingetragen werden. Als man anfang zu der geographischen Bestimmung auch die astronomische Breite und Länge hinzuzufügen entstand grosse Verwirrung, denn jeder Ort erhielt zwei verschiedene Breiten. Es wurden alle möglichen Versuche gemacht diesem Uebelstand abzuweichen, jedoch gelang es erst Mercator durch seine bekannte Darstellungsweise die heutige moderne Karte zu schaffen. Von den nautischen Instrumenten ist von jeher der Compass der wichtigste gewesen; er hatte im wesentlichen Aehnlichkeit mit dem jetzigen, war aber einfacher. Zu einem für die Schifffahrt brauchbaren Instrument wurde er erst durch Verbindung von Nadel und Rose. Lange war die magnetische Kraft schwach, die sog. cardanische Aufhängung unbekannt, ebenso die Missweisung, über die Columbus die erste Beobachtung machte. Bezüglich der zurückgelegten Entfernungen war man bis zur Erfindung des Loggs (Ende des 16. Jahrhundert) auf Schätzung angewiesen.

Zur Bestimmung des Schiffsorts auf See wurden im Laufe der Zeit verschiedene Instrumente verwandt. Das älteste Instrument ist der „Astrolabium“, ursprünglich aus Holz, später aus Metall hergestellt, etwas jüngern Datums sind „Seering“ und „Seequadrant“. Während bei diesen 3 Geräthen die feste Linie durch Schwerkraft bestimmt wurde, bildete bei dem später erfundenen „Gradstock“ oder „Jacobsstab“ der Seehorizont die Grundlage der Beobachtung. Der „Jacobsstab“ war lange üblich, bis er durch den „Davisquadrant“ ersetzt wurde, nach seinen berühmten Erfinder benannt. Es würde zu weit führen wollte man alle Erfindungen auf diesem Gebiet bis zum heutigen vervollkommenen Instrument erwähnen. Bei Betrachtung dieser allmählichen Entwicklung können, sowohl Reisende, wie Seeleute froh sein, die heutige Vervollkommenheit an Bequemlichkeit und Sicherheit erreicht zu haben.

## Vermischtes.

Der englischen Regierung wurde vor einigen Monaten über einen Steinkohlenfund in der Nähe von Codroy, einige Meilen nördl. von Cap Ray, New Foundland, Mittheilung gemacht. Da eine Untersuchung einer Anzahl Proben sehr günstige Resultate lieferte, hat man beschlossen im Frühjahr eine Commission nach New Foundland zu senden, welche ermitteln soll, ob mit den gefundenen vereinzelt Steinkohlen grössere Lager in Verbindung stehen. Sollte dieses der Fall sein, so wäre es in späterer Zeit sehr möglich, dass viele nach der Lawrence Bay gehende Schiffe in New Foundland ihren Kohlenbedarf ergänzen würden.

Quaiafgaben in Frankreich und Alger. Die französische Kammer hat beschlossen in den Quaiafgaben für französische und algerische Häfen eine Aenderung eintreten zu lassen.

Bis zum Jahre 1896 wurden in algerischen Häfen keine derartigen Gebühren erhoben; dann aber beschloss die Kammer bei Berathung des Budgets, dass dort diese Quaiabgaben auf Grund des Artikel 6 des Gesetzes vom 30. Januar 1872 erhoben werden sollten und nur die Schifffahrt zwischen Frankreich und Algerien hiervon befreit sein soll. Dieser Artikel 6 lautet: „Schiffe aller Nationen, welche aus fremden Ländern, französischen Colonien oder Besitzungen kommen, ganz oder teilweise beladen, haben eine bestimmte Taxe an Quaigebühren des vermessenen Rauminhalts zu zahlen, nämlich: von Europa oder Mittelmeer 50 Centimes, von allen anderen Ländern 1 Franc. Beim Anlaufen verschiedener algerischer Häfen sind die Abgaben nur im ersten zu entrichten“. Die Grösse der Quaiabgaben hat in den interessirten Kreisen grosse Verstimmung hervorgerufen, weil man von der richtigen Annahme ausging, dass Gesetz werde die Anzahl der anlaufenden Schiffe bedeutend verringern. Der Deputirte für Algier, unterstützt von Vertretern französischer Häfen, hat bei der Regierung Protest erhoben, und hervorgehoben, dass grosse Unzufriedenheit darüber herrsche, Abgaben für den ganzen Rauminhalt zu fordern, wo häufig nur ein kleiner Theil der Ladung oder wenige Passagiere gelandet werden sollen. Die Deputirtenkammer hat diese Beschwerden einer eingehenden Betrachtung unterzogen und die Artikel 9 und 10 hinzugefügt, welche eine Abänderung eingeführt wurden; diese Artikel 9 und 10 haben folgenden Wortlaut: Artikel 9. Schiffe aller Flaggen, von fremden Ländern, französischen Colonien oder Besitzungen kommend, haben zu Abgaben für Quai, Feuer und Bojen, für jede Tonne Ladung, jeden Passagier und jedes Stück lebende Vieh, welches hier gelandet werden soll, 1 Franc und 25 Centimes zu bezahlen. Diese Abgabe wird auf 65 Centimes herabgesetzt für Schiffe innerhalb der Grenzen der internationalen Küstenschifffahrt, welche durch den Artikel 1 der Schifffahrtsacte vom 30. Januar 1872 (Europäische Länder und Mittelmeer) festgesetzt sind. Frachtpack und Proviant wird nicht als Ladung angesehen, weshalb ohne Abgaben an Land. Die Schifffahrt zwischen Frankreich und Algier ist von allen Abgaben befreit. Artikel 10. Bei aufeinander folgenden Anlaufen mehrerer Häfen sind die Abgaben nur im Verhältniss der gelandeten Ladung, Passagiere und Vieh zu bezahlen, jedoch darf der Gesamtbetrag nicht die Summe, der im Artikel 1872 festgesetzten Abgaben übersteigen. Artikel 11. Die beiden Artikel 9 und 10 haben keine Anwendung auf Algier. Das Inkrafttreten dieser Bestimmungen wird wahrscheinlich noch Ende dieses Jahres erfolgen.

**Der Meridian von Paris.** In der „Astronomischen Gesellschaft“ von Frankreich, welche am Anfang d. M. eine Sitzung in Paris abhielt, wurde die in der Deputirtenkammer eingebrachte Resolution, die Einführung des Meridians von Greenwich, lange und eingehend von Gelehrten und Praktikern erörtert. Wie allgemein bekannt, berechnen die Franzosen ihre geographische Länge in den Seekarten von Paris aus, im Gegensatz zu den meisten anderen Ländern, deren Seekarten Greenwich als ersten Meridian betrachten. Es wurde darauf hingewiesen, dass es unzweckmässig sei, einen allgemeinen, sog. internationalen Meridian anzunehmen, besonders habe man gar keine Veranlassung, Greenwich hierzu zu bestimmen; denn wenn auch England augenblicklich eine grosse Seemacht repräsentire, so sollte man nicht vergessen, dass sich in früherer Zeit Karthago, Rom, Alexandrien, Venedig und Amsterdam in der Herrschaft des Meeres nacheinander ablösten; weshalb sollten nun nicht in naher Zukunft Deutschland oder die Vereinigten Staaten England den Vorrang ablaufen. Ausserdem liege die Seewarte von Greenwich viel zu nördlich und stehe mit anderen europäischen Observatorien nicht in absolut gegenseitiger Beziehung. Colonel Bassot führt aus: Frankreich stehe mit seiner Ansicht gewöhnlich angenommen wird, nicht allein, da Spanien,

Portugal und Griechenland auch ihre eigenen Kartensysteme haben. — Die Anhänger eines gemeinsamen Meridians befürworten diesen für Frankreich und England; jedoch sei denn nur Greenwich möglich, Frankreich könne sein Pariser Observatorium so weit westlich versetzen, um mit Greenwich auf gleicher Länge zu liegen. Ein Observatorium in England bis zur geographischen Länge von Paris zu verlegen, ist nicht möglich, da man sonst in der Nordsee eine Station errichten müsse. — M. Janssen, der Vorsitzende des Vereins, verglich die Ansichten der Anhänger und Gegner dieses Gegenstandes mit einander und führte aus, dass die bestehenden Zustände die besten seien, weil eine Aenderung zu Gunsten des englischen Instituts die patriotischen Gefühle des französischen Seemanns kränken würde; der einzig Benachtheiligte wäre der Navigateur, jedoch halte Redner die dem Seemann in den Weg tretenden Schwierigkeiten nicht für so gross, dass sie Veranlassung zum Bau eines neuen Observatoriums geben könnten. Man fasste den Beschluss, eine Resolution in diesem Sinne an die Deputirtenkammer zu senden.

**Die Bremische Waareneinfuhr** hat nach dem eben erfolgten Abschluss betragen:

im Jahre 1896	3 256 248 T. à 1000 kg Brutto	820 472 143 .#
gegen 1895	3 112 481 „ „ „ „ „	806 306 101 „
also 1896 mehr	113 767 T.	und 14 166 042 .#

Nach Menge und Werth war die 1896er Einfuhr bisher die grösste, die letztjährige übersteigt sie in beiderlei Beziehung, wenn die Zunahme, verhältnissmässig gerechnet, auch nur gering ist. Von der Einfuhr kamen

aus	1895	1896
dem Deutschen Reich	für 287 634 793 .#	294 375 779 .#
dem übrigen Europa	„ 115 734 000 „	113 979 767 „
den Verein. Staaten	„ 228 174 627 „	240 202 054 „
dem übrigen Amerika	„ 82 720 850 „	81 992 696 „
Asien	„ 52 922 261 „	50 171 018 „
Afrika	„ 11 742 203 „	15 272 407 „
Australien	„ 27 377 367 „	24 488 422 „

Von den Hauptartikeln des Bremischen Handels wurden zugeführt, in Tonnen zu 1000 kg Netto gerechnet:

	1894	1895	1896
Baumwolle	202 620	275 861	223 779
Getreide	367 926	438 880	507 474
Petroleum	139 525	120 948	114 552
Reis	218 286	248 246	187 652
Schafwolle	56 958	74 587	69 324
Tabak	45 971	49 682	49 707

Von Getreide war die letztjährige Einfuhr die grösste, welche je angebracht worden ist, bei Baumwolle und Schafwolle sind nur die Einfuhren im Jahre 1895 belagreicher gewesen.

**Durchgangsverkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals.** Nach der von der Firma Sartori & Berger (in Kiel, Holtenau und Brunsbüttel) veröffentlichten Verkehrsstatistik passirten in der Zeit vom 1. bis 15. Februar 32 Dampfschiffe, im Durchgangsverkehr den Kaiser-Wilhelm-Kanal in beiden Richtungen.

## Kleine Mittheilungen.

Der Schiffsverkehr im Hafen zu Leer hat im vorigen Jahre einen sehr grossen Aufschwung genommen. Er hat sich fast verdoppelt. Angekommen sind an Seeschiffen 1896: 618 von 63 812 Reg.-T. gegen 438 von 31 517 Reg.-T. im Jahre 1895. Der grösste Verkehr seit 1887 war nur wenig mehr als halb so gross wie 1896, nämlich 37 020 Reg.-T.

Am 20. Februar hat der Nordd. Lloyd, sein vierzigjähriges Bestehen gefeiert. Vierzig Jahre rastloser Arbeit und kaufmännischen Scharfblicks haben die Gesellschaft zu einer der Bedeutendsten der Welt gemacht.

Die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ wird für 1896 eine Dividende von 11% vertheilen.

Für die grossen Wasserbauten, welche demnächst in Russland begonnen werden, sind Motorboote an Herrn Carl Meissner in Auftrag gegeben worden, bei denen die Swiderski'schen Motore und Meissner's verstellbare Schraube vorgeschrieben sind. Die Boote werden bei Herrn G. C. Jensen, Steinwärder, Herrn F. Lemm, Boizenburg a. d. Elbe und einer auswärtigen Werft gebaut, und durch Herrn Carl Meissner, im April hier in Hamburg abgenommen.

Der Präsident der englischen Handelskammer Mr. Ritchie hielt in der jährlichen Zusammenkunft der britischen Rheder einen sehr interessanten Vortrag, dem wir einigen Stellen entnehmen: „Wenn wir die Zeitperiode vom Regierungsantritt unserer Königin vom Jahre 1837 bis 1897, also 60 Jahre, in Hinsicht auf die Entwicklung unserer Handelsflotte betrachten, so können wir mit Genugthuung einen grossen Fortschritt constatiren. Im Jahre 1837 bestand die englische Handelsflotte aus 19 269 Segelschiffen und 554 Dampfern mit einem Raumgehalt von 2 312 000 Tons, heute zählen wir 12 335 Segelschiffe und 8 356 Dampfer welche 8 000 960 Tons enthalten. Betrachten wir, dass 1837 20 000 und 1897 20 900 Schiffe die Gesamtsumme ausmachen, während der Raumgehalt sich beinahe vervierfacht hat, so ist es klar, dass das Grössenverhältniss in den Jahren ein ganz anderes geworden ist. 1837 hatte das grösste britische Segelschiff, der „Earl of Balcarres“ einen Raumgehalt von 1488 Tons heute ist die „Somalie“ als das grösste Segelschiff mit 3567 T. verzeichnet. Der grösste Dampfer damaliger Zeit der „Great Western“ hatte eine Tonnage von 1320 Tons war 207 Fuss lang und 32 Fuss breit, während der jetzige grösste Dampfer die „Campania“ 558 Fuss Länge, 60 Fuss Breite und ein Displacement von 13 000 Tons repräsentirt; jedoch soll im Laufe dieses Jahres der Leviathan des Meeres vom Stapel laufen mit 680 Fuss Länge, 68 Fuss Breite und 15 000 Tons zu dessen Herstellung ein Kostenaufwand von 600 000 £ notwendig wird, für welche Summe man im Jahre 1837 die halbe Flotte hätte erwerben können. Der im Jahre 1837 durch fremde Nationen ausgeübte Handel wurde durch 42 700 Schiffe mit 7 000 000 Tonnage bewerkstelligt, während heute 121 400 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 80 500 000 Tons England auf dem Meere Concurrenz machen. Unter den Concurrenten nehmen die ersten Plätze Deutschland und die Vereinigten Staaten ein.“ Wenn wir jetzt die Entwicklung der englischen Handelsflotte, verglichen mit der auswärtigen, während der letzten 60 Jahre in Betracht ziehen, so können wir Herrn Ritchie nur darauf aufmerksam machen, dass sich sowohl in der Anzahl der Schiffe, als deren Tonnage eine Aenderung zu Gunsten der auswärtigen Nationen vollzogen hat.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Bremen.

Am 26. December vorigen Jahres, Abends gegen 6 $\frac{1}{2}$  Uhr, fand auf der Weser, in nächster Nähe des Forts Brinkama II ein Zusammenstoss zwischen dem seewärts gehenden Fischdampfer „Willy“ und dem einkommenden Fischdampfer „Saturn“

statt. Der erstgenannte Dampfer gehört der Rhederei C. C. H. Bösch in Bremerhaven, der zweite der Rhederei G. Ihlder jun. in Bremerhaven. Kapitän Terpinowite, Führer des „Saturn“, stellt in Uebereinstimmung mit den übrigen Zeugen dieses Schiffes den Sachverhalt in folgender Weise dar: „Saturn“ kam aus See zurück und hatte vom Rothensande bis zum Dwarsgat zwei ausgehende Fischdampfer passiert. Beim Weiteraufwärtsgehen sahen ich und der Rudersmann die Lichter eines entgegenkommenden Dampfers und zwar bald roth, bald grün. Da mir das auffiel, schickte ich den Rudersmann nach vorn, um nachzusehen, ob unsere Lichter auch brannten. Dies war der Fall. Unser Ruder wurde backbord gelegt. Da der entgegenkommende Dampfer immer seine Lichter noch abwechselnd zeigte, gab ich einen Ton mit der Pfeife und liess die Maschine stoppen. Der Zusammenstoss erfolgte aber sofort und es wurde uns dabei der Vordersteven schwer beschädigt. Der andere Dampfer lief mit voller Kraft an uns vorbei. Nachdem wir unser Schiff untersucht hatten, fuhren wir dem anderen Dampfer nach, um ihm eventuell unsere Hilfe anzubieten. Wir sahen eine Zeit lang alle Lichter von ihm, dann verschwanden diese bis auf das Hecklicht. Da wir annahmen, er brauche keine Hilfe, kehrten wir nach etwa 20—25 Minuten um. Der Zusammenstoss erfolgte an der Spierenseite des Fahrwassers.

Kapitän Rabe und die Zeugen vom Dampfer „Willy“ stellen die Sache in der Weise dar, dass der Kapitän unter Deck gegangen war, ohne dem auch unter Deck beschäftigten Steuermann das Commando zu übertragen. Nur der am Ruder stehende Netzmacher erhielt den Auftrag, gut aufzupassen. Kurz vor Brinkama I musste „Willy“ dem einkommenden Dampfer „Commandant“ ausweichen und suchte dann wieder ins richtige Fahrwasser zu gelangen. Von dem „Saturn“ will der allein auf Deck befindliche Netzmacher zuerst roth, dann grün gesehen haben und gab im Glauben, der andere Dampfer wolle auf die Ostseite des Fahrwassers, steuerbord Ruder. Beim bald erfolgenden Zusammenstosse wurde der Dampfer „Willy“ an Steuerbordseite beim Fockwant getroffen und erhielt eine starke Beule. Nach dem Zusammenstosse untersuchte der Kapitän das Schiff, während der Steuermann letzteres, das zu weit an die Ostseite gekommen war, wieder ins Fahrwasser bringen liess. Da der gefundene Schaden unbedeutend war und der andere Dampfer keine Signale zeigte, wurde die Reise nach See fortgesetzt. Es wird von verschiedenen Zeugen noch behauptet, dass einige Führer von Fischdampfern sich immer sehr spät zum Ausweichen entschlossen. — Der Reichscommissar sagt: Die heutige Verhandlung hat gerade für die Fischdampfer manche interessante Momente hervortreten lassen. Den Fall selbst betreffend, muss ich sagen, dass ein Dampfer, der so wie die „Willy“ navigirt wird, eine grosse Gefahr für die Schifffahrt bildet. Der Kapitän hat in engem Fahrwasser seinen Posten verlassen, und das Schiff war ohne Commando eines Sachverständigen. Ausserdem ist das Schiff nicht an der richtigen Seite des Fahrwassers gewesen und ist nicht gleichmässig und ruhig gesteuert worden. Der Mann am Ruder hatte den Ausguck, die Handhabung des Ruders und schliesslich auch den Befehl des Schiffes allein zu besorgen. Ich halte es nicht für erwiesen, dass er das grüne Licht des „Saturn“ gesehen hat, er hat sich aber zu einem falschen Manöver verleben lassen, indem er das Ruder Steuerbord legte. Die Schuld an dem Zusammenstosse erblicke ich in dem Verhalten des „Willy“. Auch nach der Collision sind bedauerlicher Weise die gesetzlichen Vorschriften von dem Kapitän Bahn nicht beachtet worden. Auf dem „Saturn“ hätte man richtiger gehandelt, wenn die Maschine nicht nur gestoppt, sondern auch rückwärts gearbeitet hätte. Ich habe mir ernstlich die Frage vorgelegt, ob ich den Antrag auf Patententziehung gegen den Führer des „Willy“ stellen soll, will aber davon Abstand nehmen, sondern nur eine scharfe Rüge beantragen, da der entstandene Schaden nicht bedeutend und kein Menschenleben verloren gegangen ist.



ausserdem hat der Kapitän seine Schuld offen und freimüthig eingestanden, und die beabsichtigte Wirkung auf die betreffenden Kreise lässt sich auch ohne Patententziehung erreichen. Der Spruch des Seeamtes lautet: Am 26. December 1896, Nachmittags 6 Uhr, hat auf der Weser in der Nähe des Forts Rinkamabof II zwischen den deutschen Fischdampfern „Willy“ und „Saturn“ ein Zusammenstoss stattgefunden, welcher dadurch verursacht ist, dass der am Ruder stehende Netzmacher auf dem Dampfer „Willy“ in der irrigen Annahme, dass der Dampfer „Saturn“ nur sein grünes Licht zeige, Steuerbordruder gegeben hat. Der Schiffer Bahn vom Dampfer „Willy“ verdient den schweren Vorwurf, dass er die Commandobrücke verlassen und dem Netzmacher an Stelle des Steuermanns die Navigirung des Schiffes in dem engen lebhaften Fahrwasser überlassen hat. Desgleichen muss gerügt werden, dass der Schiffer Bahn nach dem Zusammenstoss weserabwärts gefahren ist, ohne sich darüber Gewissheit zu verschaffen, ob der Dampfer „Saturn“ seines Beistandes bedürfe, und ohne sich zur Fortsetzung der Fahrt nach Namen, Unterscheidungssignal, Heimaths-, Abgangs- und Bestimmungshafen des anderen Dampfers zu erkundigen.

#### Seeamt zu Hamburg.

Am 22. Februar 1897 Vormittags um 11 Uhr wurde im Seeamt der Spruch verkündet über die am 1. Februar er. bei Mühlenberg auf der Unterelbe stattgehabte Collision zwischen dem deutschen im Eise an Grund gerathenen Postdampfer „Tucuman“, Kapt. J. Schreiner, und dem Postdampfer „Canadia“, Kapt. A. Voss. Die hierauf bezügliche seeamtliche Verhandlung fand am 8. Februar d. J. statt. Der Spruch lautete: Der Zusammenstoss der „Canadia“ mit dem „Tucuman“ ist durch herbeigeführt, dass der bei Mühlenberg an Grund gesandte „Tucuman“ in dem Augenblick mit dem Hinterschiff der „Canadia“ zusammenstoss, zu schwojen anfang und der „Canadia“ die Passage versperrte, als diese im Begriff war, an demselben vorbeizufahren. Ein Verschulden trifft weder das eine noch das andere Schiff.“

### Vereinsnachrichten.

#### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 25. Februar. Nachdem das Protokoll der letzten Sitzung verlesen, ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen, drei neue Mitglieder, die Kapitäne Wittenhagen, Jensen und Thiessen, in den Verein aufgenommen, ging man zur Tagesordnung über. Es wurde vom Vorsitzenden mitgetheilt, dass der in nächster Zeit stattfindende Verbandstag in Lübeck am 9. März festgesetzt sei. Hierzu wurden die beiden Vorsitzenden Kapt. Woitschewsky und Kapt. Landerer als Delegirte und Herr Lewens als Schriftführer ernannt. Dem Verein war ein Anhang zu dem bereits übermittelten Material, das Wege-recht der Fischdampfer betreffend, vom Reichsamt des Innern zugesandt, ferner ein Dankschreiben des Marineinspektors und der Bürgerschaft für den Vereinsbericht. Kapt. Sauder zeigte die von ihm schon in 1894 gemachten Entwürfe der Elb-correcture. Der in Aussicht gestellte Vortrag, diesen Gegenstand betreffend, unterblieb, da bereits entgültige Beschlüsse seitens des Staates über die Elb-Betonnung gefasst sind. Der Vorsitzende erwähnte, dass ein Kursus über Deviationslehre für Kapitäne wieder in Anregung gebracht sei; es wird in der nächsten Sitzung näher auf das Thema eingegangen werden. — Schluss 10 Uhr.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 18. Februar. Die Versammlung wurde von dem stellvertretenden Vorsitzenden Herrn Pohlitz geleitet und theilte derselbe mit, dass der Vorsitzende Herr Pickhardt plötzlich telegraphisch nach Bremerhaven zum Bruderverein an

der Weser berufen sei. Die Sitzung erwies sich nicht beschlussfähig und wurde die Aufnahme zweier Herren in den Verein bis zur nächsten Versammlung verschoben. Nach Besprechung einiger interner Angelegenheiten wurden die Eingänge verlesen. Eingegangen war ein Bericht des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins von 1899 für das Jahr 1896 und ein Schreiben des Geheimen Commerzienraths Herrn Sartori, worin derselbe äusserst wohlwollend dem Vereine mittheilt, dass er ihn auf dem Deutschen Nautischen Vereinstage zur Aufnahme empfehlen wolle. Hierauf wurde den Mitgliedern noch ein Schreiben des Deutschen Seemaschinen-Verbandes aus Lübeck verlesen, enthaltend eine Einladung zweier Herren zum Verbandstage. Beigefügt waren mehrere Exemplare der Deutschen Seemaschinen-Zeitung, in welcher die vom Verbande revidirte Seemannsordnung enthalten war. Da die Versammlung wie bereits bemerkt nicht beschlussfähig war, wurde von einer weiteren Discussion über die Seemannsordnung abgesehen, man blieb indess noch zu einer gemüthlichen Unterhaltung beisammen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 21. Februar 1897.

Salpeterfrachten sind eher einen Schatten flauer, da Salpeterpreise für Frühjahr 1898 Ablieferung etwas gewichen sind. Weizenfrachten von Californien bleiben unverändert. Reis von Birma ist ohne Geschäft. Ausfrachten bleiben ziemlich fest.

Nachstehend einige Abschlüsse:

„City of York“ 1167 T. R., New York/Sydney £2100, m. Optionen.  
„Clan Galbraith“ San Francisco/U. K. H. A. D. 16/— prompt, Weizen.

„Buteshire“ Australien/Tocopilla 11/9, mit Stöfening n. Iquique 19/9.

„Buteshire“ Salpeterplatz/C. f. O. 22/6 1/2 direkt, 1/2 3d direkt

Hamburg, Comossementzeichnung nicht vor dem 1. Octbr.

„Dugueschin“ Cardiff/Hongkong 19/6, Kohlen.

„Maria Margretha“ Newport/Para 16/—, Kohlen.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Elye & Co.

New-York, den 11. Februar 1897.

Obgleich nicht ganz so lebhaft wie in der Vorwoche, war doch das Geschäft in Dampfer-Befrachtungen auch in der letzten Woche sehr animirt; es wurde hauptsächlich für März-Beladungen abgeschlossen, während auch für April und selbst noch darüber hinaus einige Abschlüsse zu Stande kamen. Die allgemeine Geschäftslage wird indess durch diese Befrachtungen nicht beeinflusst, welche fast sämmtlich zu dem Zweck gemacht sind, um Verkäufe zu decken, welche wesentlich früher in der Saison gemacht sind, da bei neuen Verkäufen von Getreide, vielleicht mit der Ausnahme von Hafer, für welche Getreideart sich unlängst einige Frago gezeigt hat, die jetzigen Preise nicht mehr geholt werden können. Von Europa besteht nur noch eine sehr schwache Frago für weitere Zufuhren. Wie wir erfahren, ist in Europa ein Dampfer geschlossen zu 29c für Petroleum in Kisten von New-York nach Bombay, was eine erhebliche Besserung gegenüber den bisher für diese Route gebotenen Raten sein würde. Frachten in den Golfhäfen müssen als vollständig heruntergekommen bezeichnet werden und wenn eine noch immer existirende Frago für einen Dampfer, um Holz zu laden, befriedigt ist, werden die Rheder sich nach den nördlichen Häfen wenden müssen, wenn sie von Amerika aus für ihre Dampfer Befrachtungen für Getreide und Stückgüter suchen. — In Segelschiffsbefrachtungen war der Markt in der letzten Woche etwas lebhafter wie in der Vorwoche. Während in den Notirungen im grossen Ganzen keine Aenderungen vorgefallen, sind in einzelnen Fällen, wo die Verschiffer prompter Räume dringend benöthigt waren, doch extreme Raten bezahlt

worden. Die allgemeine Haltung des Marktes ist fest und die Aussichten für Segelschiffe in nächster Zeit sind als günstige zu bezeichnen.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	2 $\frac{3}{4}$ d.	15/	10	10a12/6
London, Dpfr.	3d.	15/	13/9	12/6
Glasgow, Dpfr.	2 $\frac{3}{4}$ d.	20/	10/	15a17/6
Bristol	3 $\frac{3}{4}$ d.	20/	12/6	17/6
Hull	3 $\frac{3}{4}$ d.	20/	15/	15a17/6
Leith	4 $\frac{1}{4}$ d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	4d.	25/	15/	15a17/6
Hamburg	55 d	1. #	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	15 cts.	12a16c.
Amsterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	15 cts.	12a16c.
Copenhagen	3/6	25/	22/6	25/
Bordeaux	3/1 $\frac{1}{2}$	35 cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	3 $\frac{3}{4}$ d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	45 d April	24c.	20 c.	12c.
Marseille	2 9.	22/6a25/	17/6	20/a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 15a17c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 9-64d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide per Dampfer	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3	3/3
Raff. Petrol. per Segel	.....	.....	.....	2/6a3	.....	20 $\frac{1}{2}$ a21c.	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.			
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segl.	17c.	19 $\frac{1}{2}$ c.	15c.	19c.			

## Rundschau der Erfindungen auf maritimem Gebiet.

Mitgetheilt durch das Internationale Patentbureau von  
Heimann & Co. in Oppeln.

Eine Vorrichtung zum selbstthätigen Schliessen und Öffnen von Schiffsschottthüren ist dem Herrn Carl Theodor Dürr in Ohligs, Rheinland unter No. 90 188 patentirt worden. Der die Thür bewegende Kolben ist auf der einen Seite durch Druckluft und auf der anderen Seite durch Druckflüssigkeit belastet, welche Medien in einem für alle Thüren gemeinschaftlichen Accumulator aufgespeichert sind und durch Umstellung von in der Druckflüssigkeitsleitung angeordneten Ventilen zur Wirkung gebracht werden. Es können in der Druckflüssigkeitsleitung von Hand einstellbare Dreiweghähne und Differentialventile angeordnet sein, welche letzteren bei electricischem Stromschluss, steigendem Bilgewasser oder dergl. sich umstellen.

Die von der Firma Wailes, Dove & Co. in Newcastle on Tyne hergestellten Patent Bitumastic-Materialien erfreuen sich, als Schutzmittel gegen Rostbildung, schon seit einer langen Reihe von Jahren des ungetheiltesten Beifalls. Nach vielen Versuchen und unter Berücksichtigung aller einschlägigen Wünsche von Seiten der Rhedereien und Schiffsbauer, werden seit Jahren die Patent Bitumastic-Materialien ausschliesslich mit bestem Erfolg angewandt. Sorgfältig, nach den gegebenen Instructionen, aufgetragen, bilden dieselben einen schützenden Ueberzug gegen jede Corrosion der bestrichenen Flächen. Aber nicht nur allein als Schutz gegen Rostbildung dient Patent Bitumastic, sondern auch ein ganz enormer Vortheil wird dadurch erreicht, dass das Bitumastic-Material fast vollständig unverwüsthlich ist und nach langjährigem Gebrauch sich noch in demselben Zustande befindet, als wie es aufgetragen wurde. Es fällt daher auch das von den Classifications-Gesellschaften bei den Besichtigungen erforderliche Abklopfen und Abschrapen der mit Patent Bitumastic gestrichenen Flächen fort und erspart somit den Rhedern Zeit und Geld. Bei schwer zugänglichen Stellen, wie in den Bunkern und unter den Kesseln, sowie bei Flächen, welche durch Holz- oder sonstige Verkleidungen noch extra abgekleidet sind, ist dieser Vortheil ein ganz wesentlicher, und steht daher die einmalige geringe Mehrausgabe gegenüber dem sonst gebräuchlichen Anstrich in keinem Verhältniss zu dem ausserordentlichen Nutzen, der später daraus resultirt. Gleichzeitig wird durch Anwendung von Patent Bitumastic-Cement, als Ersatz für den bis jetzt noch fast immer gebräuchlichen Portland-Cement, eine erheblich grössere Ladefähigkeit erzielt und folglich das Schiff dem Rheder entsprechend werthvoller, da die Zunahme der Ladefähigkeit bei Anwendung von Bitumastic-Cement fast 3%, der Gesamtanladung übersteigt. Da das Bitumastic-Material unempfindlich gegen Temperaturwechsel ist, so eignet sich dasselbe sowohl für Schiffe, welche die Tropen als auch die kalten Zonen befahren. Ein Zerspringen der Masse durch momentan auftretende Stöße, wie selbe leicht beim Beladen und Löschen der Schiffe auf den Tankdecken und Decks entstehen, ist fast als ausgeschlossen zu betrachten, und ebenso leiden nicht die Bunkerwände beim Auffüllen mit Kohlen und Trimmen derselben. Die Bitumastic-Materialien werden sowohl bei Neubauten als auch bei alten Schiffen angewandt, und ist in letzterem Fall besonders darauf zu achten, dass die früheren Anstriche erst gründlich entfernt sind. Das Bitumastic-Material der Firma Wailes, Dove & Co., General-Vertreter für Deutschland J. Ullrich Civil-Ingenieur, Hamburg, Kl. Bäckerstrasse 14, bietet daher in jeder Weise die denkbar grössten Vortheile und zeigt auch die grosse Anzahl der mit diesem Präparat gestrichenen Kriegs- und Handelsschiffe, dass man es in der That mit einem Conservierungsmittel von hervorragender Bedeutung zu thun hat.

## Echte Schuppenfarbe

ist das bis jetzt der Neuzeit erwiesene beste und billigste Rostschutzmittel, widersteht Hitze und Säure, übertrifft Bleimennige-Anstriche, eignet sich besonders zu Anstrichen von Dampfeylindern, Rohren, Schornsteinen, Ventilatoren, Kohlenbunkern, Laderäumen etc.

Probeflieferung gratis.

Alleinverkauf: HEINRICH CLASEN (Inh. CARL NISSEN) HAMBURG, Admiralitätsstrasse 52/53.

## GÄTH & PEINE, Gr. Reichenstr. 1 (am Fischmarkt) HAMBURG,

Fernsprecher  
Amt I. No. 1867.

I. Preis: Hamburg 1876. — En gros — Flaggenfabrik — Export — I. Preis: Hamburg 1889.

Anfertigung von gestickten Fahnen, Bannern, Firmen- und Wappen-Flaggen aller Länder. Consulatsschilder. Engros-Lager von Flaggentuch. Segeltuch, roh, getheert und unverstocklich präparirt, jeglicher Art. Fabrik und Vermietung von

Theer-Persennigen und chemisch wasserdicht präparirten Wagenplanen und Decken.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Früher Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 10.

Hamburg, den 6. März

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Der Hafen von Bilbao. — Achtundzwanzigster Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins (Schluss). — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die soeben veröffentlichte Statistik des Seemannsamtes in Hamburg für das Jahr 1896 wird schon aus dem Grunde einem allgemeinen Interesse begegnen, weil sich daraus werthvolles Material für die Beurtheilung mancher in letzter Zeit lebhaft diskutirter Fragen entnehmen lässt. Da ist zunächst die Desertionsfrage, die ja auch auf dem letzten Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins eingehend erörtert wurde, und der fraglos eine weit grössere Bedeutung beigemessen wird, als sie thatsächlich verdient. Es gelangten zur Kenntniss des Hamburger Seemannsamtes 667 Desertionen, die — wie wir vermuthen — nicht bloss auf Hamburger Schiffen, sondern auf allen denjenigen deutschen Schiffen zusammen vorgekommen sind, die im Laufe des Jahres einmal vor dem Hamburger Seemannsamt ihre Mannschaft abgemustert haben. Die Zahl scheint freilich auf den ersten Anblick gross genug, um Besorgnisse für die Erhaltung unseres Stammes tüchtiger Seeleute aufkommen zu lassen, gross genug, auch nur der Behauptung von dem Einfluss ausländischer „crimps“ und ihrer Verlockungen Glauben zu verschaffen. Thatsächlich ist die Sache aber lange nicht so schwarz, wie sie auf den ersten Anblick aussieht. Von den 667 Desertionen entfallen allein auf New-York 421, 70 auf Buenos Aires und 28 auf Baltimore, der Rest verzettelt sich mit kleinen Ziffern auf eine grosse Anzahl

von Häfen. Die in New-York Desertirten sind in 99 von hundert Fällen Leute, die sich einfach freie Passage dadurch verschafft haben, dass sie sich an Bord eines Dampfers anmustern liessen. Es sind vorwiegend Feuerleute, seltener Matrosen, die auf ihren häufigen Fahrten mit den Reihendampfern Bekanntschaften drüben erwerben und die Gelegenheit, wo ihnen eine lohnende Stelle angeboten wird, wahrnehmen, um sich im Lande des allmächtigen Dollars niederzulassen. Sie sparen so einfach die Passage, und der einzige Gesichtspunkt, der dabei erörterungswerth scheint, ist der, ob diesem fraudulösen Vorgehen nicht auf die eine oder andere Art ein Riegel vorgeschoben werden kann. Mit Verführung durch „crimps“ hat die Sache in den meisten Fällen nichts zu thun. Ob die Verhältnisse in Buenos Aires ebenso liegen, wissen wir nicht, vermuthen es aber. Wenn man die geringe Zahl der auf die übrigen Häfen entfallenden Desertionen ansieht, — das berühmte Callao weist nur drei auf — so kann man doch nicht umhin, zu gestehen, dass es mit der verführerischen Macht der „crimps“ doch nicht so weit her sein kann.

Die Zahl der Ausländer, die auf deutschen Schiffen vor dem Hamburger Seemannsamt angemustert sind, beläuft sich auf 1830. In grösserer Zahl sind vertreten: Schweden und Norweger 554, Dänen 251, Russen und Laskaren 77, Chinesen 78, Japaner 61 und Oesterreicher 59. An deutsche



Seeleute wurde Erlaubniss zur Musterung auf nicht deutschen Schiffen ertheilt in 907 Fällen. Die Durchschnittsheuern stellen sich wie folgt: I. Officiere auf Dampfern 107—159 *M* (die erste Zahl gilt für kleine Frachtdampfer, die letztere für grosse transatlantische Passagierdampfer), II. Officiere 76—113 *M*, I. Steuerleute auf Seglern 103 *M*, II. Steuerleute 73 *M*, III. Steuerleute 67 *M*, Matrosen 50,25 *M*, Leichtmatrosen 31,58 *M*, I. Maschinisten auf grosser Fahrt 327 *M*, auf europäischer Fahrt 205 *M* Heizer 62 *M*, Trimmer 47 *M*.

Die Classifications-Gesellschaft „Lloyds Register of British and foreign shipping“ veröffentlicht statistische Tabellen über neu gebaute, verkaufte und verlorene Schiffsräume des Jahres 1896. Dabei sind die Vergleichszahlen bis zurück zum Jahre 1887 gegeben. Es wird so ein interessanter Einblick in den Ab- und Zugang, das „wear and tear“ des Schiffsbestandes Englands ermöglicht. Seinen Höhepunkt hat der Schiffbau im Jahre 1891 erreicht, wo allein an Dampfern ein Zuwachs von 580 neu gebauten Fahrzeugen zu verzeichnen war, während 1887 mit 286 und 1896 mit 494 Dampfern verzeichnet sind. Die Segelschiffahrt zeigt den bekannten konstanten Rückgang. Es wurden im Jahre 1887 226 neue Segler gebaut und 26 vom Auslande gekauft, im Jahre 1896 dagegen neu gebaut 202 und angekauft 6. Die Rubrik der verlorenen, condemnirten etc. Schiffe lässt einen allgemeinen Rückgang des Abganges aus den erwähnten Ursachen erkennen. 1887 wurden 219 Dampfer und 765 Segler als verloren bezeichnet, während die resp. Zahlen im Jahre 1896 173 und 445 betragen. Im Verkauf der Segelschiffe an fremde Nationen ist seit 1887 keine Aenderung eingetreten, 1887 = 141, 1896 = 140. Zum Neubau der Schiffe, besonders der Dampfer, ist als Material hauptsächlich Stahl verwandt, jedoch kommt Eisen und Holz, letzteres vornehmlich bei kleinen Segelschiffen, häufig vor. Hier stellen wieder Zahlen am deutlichsten das gegenseitige Verhältniss klar: Das Jahr 1896 weist im Ganzen 696 Neubauten auf; davon fallen auf Dampfer: aus Stahl gebaut 398, aus Eisen 79, aus Holz 17; auf Segelschiffe: 36 aus Stahl, 5 aus Eisen, 161 aus Holz. Wie schon erwähnt, haben die aus Holz gebauten Segelschiffe kleine Dimensionen, die 161 hölzernen Schiffe weisen nur einen Rauminhalt von 7519 Tons auf, während die 36 aus Stahl gebauten Segelschiffe eine Tragfähigkeit von 37 709 Tons repräsentiren. Unter den Käufern neuer und alter englischer Schiffe für das Jahr 1896 nimmt Norwegen mit 46 716 Tons Schiffsräume die erste Stelle ein, dann folgt Italien mit 42 447, Frankreich mit 39 248, Schweden mit 28 636, Spanien mit 28 292 und Deutschland mit 26 253 Tons.

Der Troubel in Kreta hat bis jetzt die Heimfrachten wenig beeinflusst, dagegen ist er nicht ohne Einfluss auf die Kohlenfrachten nach dem östlichen Mittelmeer geblieben. Die grosse Flotte, die dort zusammengezogen ist, braucht grosse Quantitäten Brennmaterial, und die Stocks sind den Anforderungen nicht gewachsen. Die englischen Kohlengrubenbesitzer sind natürlich flink genug bei der Hand, um die Situation auszunutzen. Von Cardiff und Newcastle gehen beinahe täglich Kohlenschiffe nach Konstantinopel, Port Said und anderen Levantehäfen, ohne feste Abnehmer für ihre Ladung zu haben. Die Befrachter rechnen darauf, die Kohlen zu guten Preisen losschlagen zu können und haben sich bis jetzt auch noch nicht verrechnet. Die Kohlenfrachten sind in Folge dessen nach diesen Häfen gestiegen; Konstantinopel notirt 8sh 6d, Port Said 8sh.

Tom Mann, der in Hamburg seitens der Polizeibehörde eine so zuvorkommende Aufnahme gefunden, dass er aus der Ueberraschung gar nicht herauskam, ehe er sich wieder auf englischem Boden befand, hat kürzlich seine Getreuen von der internationalen Liga wieder um sich versammelt. Der Misserfolg des Hamburger Strikes hat ihn keineswegs klein gemacht. Im Gegentheil, er hatte seine Hände von vorne herein in Unschuld gewaschen, gerade so wie die Hamburger Arbeiterführer auch, und ist doch nur zu dem Zwecke nach Hamburg gereist, um zum Frieden zu mahnen und den Strike so lange aufzuschieben, bis die Engländer auch zum Losschlagen fertig wären. „Ein Weltstrike muss es sein,“ so predigte auch in der letzten Versammlung unser Tom wieder, „sonst nützt die Sache nichts.“ Aber um diesen durchzusetzen, müssen die Massen der Arbeiter noch ganz anders geschult und disciplinirt werden. Nur so kann es ihnen gelingen, die Geldprotzen von ihren goldenen Sitzen herunterzuholen. In den Vereinigten Staaten und auf dem Continent soll die Organisation der Arbeiter einen guten Fortgang nehmen, und die Aussichten sollen dort für einen Weltstrike günstig sein. Trotz aller grossen Worte unseres Freundes Tom wird die internationale Hafenarbeiter-Federation, von der man so genau nicht weiss, wer ihr angehört, die Hamburger Hafenarbeiter fürs Erste sicher nicht dazu bringen, den Tanz mitzumachen, oder gar, wie es diesmal geschehen, die Kastanien wieder für die Engländer aus dem Feuer zu holen.

Die Wettfahrt von Dover nach Helgoland, für die der Kaiser zur Gedächtnissfeier des Jubiläums des 60. Regierungsjahres Ihrer Majestät der Königin Victoria den Jubiläumspreis gestiftet, wird voraussichtlich eine grosse Menge Schaulustiger aus ganz Deutschland anlocken. Die Nordsee-Linie, früher

Ballin's Rhederei wird aus dieser Veranlassung eine Excursionsfahrt mit ihrem Salon-Schnelldampfer „Cobra“ arrangieren, um einer grösseren Gesellschaft Gelegenheit zu verschaffen, das interessante Schauspiel des Passirens der Yachten durch das Ziel zu beobachten. Wie es heisst, wird die „Cobra“ den Yachten bis in die Nähe der holländischen Küste entgegenfahren und dann mit ihnen bis ans Ziel dampfen. Der Dampfer fährt am 24. Juni Nachmittags 2 Uhr von der St. Pauli Landungsbrücke (Hamburg) ab und landet die Passagiere für die Nacht auf Helgoland, um sie dann am anderen Morgen wieder an Bord zu nehmen und den Yachten entgegen zu fahren.

Bei dem ungeheuren Kohlenverbrauch aller Länder ist es gewiss von Interesse und für bestimmte Kreise von Wichtigkeit zu erfahren, wie gross die Production und deren Kosten für jedes einzelne Land betragen. Die Totalproduction an Kohlen betrug im Jahre 1895 in Grossbritannien 189 661 000, in Deutschland 79 169 000, in Belgien 37 340 000 und in Frankreich 27 583 000 Tons. Der durchschnittliche Betrag, welcher in diesen Ländern erforderlich war, die Kohlen zu fördern, betrug sich in den Jahren 1893 bis 1896 per Tonne, wie folgt: 1893 Grossbritannien  $\mathcal{M}$  6,89, Deutschland  $\mathcal{M}$  6,84, Frankreich  $\mathcal{M}$  9,40, Belgien  $\mathcal{M}$  7,56; 1894 Grossbritannien  $\mathcal{M}$  6,77, Deutschland  $\mathcal{M}$  6,74, Frankreich  $\mathcal{M}$  9,14, Belgien  $\mathcal{M}$  7,54; 1895 Grossbritannien  $\mathcal{M}$  6,13, Deutschland  $\mathcal{M}$  6,85, Frankreich  $\mathcal{M}$  8,98 und Belgien  $\mathcal{M}$  7,67. Bei Betrachtung dieser Zahlen fällt es sofort auf, dass das Fördern der Kohlen in Frankreich und Belgien mit grösseren Kosten verbunden ist, als in England und Deutschland, deren Produktionskosten nicht wesentlich von einander abweichen. Bemerkenswerth ist, dass die Produktionskosten in den Vereinigten Staaten, trotz der dort üblichen höheren Arbeitslöhne, noch bedeutend geringere sind als in England und Deutschland. Die ganze Production betrug im 1895 162 000 000 Tons Kohlen, die Produktionskosten  $\mathcal{M}$  5,10 per Ton. Unter den britischen Besitzungen sind für das Jahr 1895 New-South-Wales und Indien mit je 4 Millionen, Canada mit  $3\frac{1}{2}$  Millionen, Victoria, Queensland und Tasmania mit je  $\frac{3}{4}$  Millionen Tons Kohlen angegeben. Die Kohlenförderung in Natal hat grossen Aufschwung erlebt: 1889 26 000 Tons und 1895 158 000 Tons.

Die Rinder- und Schafe-Einfuhr nach England aus Canada und Argentinien nimmt jährlich grössere Dimensionen an. In früheren Jahren, als der Viehimport in seinen ersten Anfängen sich entwickelte, wurden durchschnittlich 10 bis 15 % Verluste durch Krankheit, schlechtes Wetter etc. abgerechnet; die Verlustverhältnisse sind jetzt andere und günstigere

geworden. Dieses ist hauptsächlich der Aufsicht zuzuschreiben, welche seitens der Empfänger durch ihre Agenten beim Einschiffen beobachtet wird; die Aufmerksamkeit der Interessenten erstreckt sich auch auf die Beschaffenheit des Futters und der an Bord befindlichen Ställe, welche letztere entweder fest oder doch bei jeder Reise sorgfältig aufgebaut werden. Jedoch in Folge dieser Maassregeln allein könnten nicht die jetzigen Resultate erzielt werden, wenn nicht die Grösse und Stärke der Schiffe in erster Linie einen sicheren Viehtransport ermöglichte. Deptford, bekanntlich der bedeutendste Hafen dieser Art, hatte von Canada und den Ver. Staaten im Jahre 1896 eine Einfuhr von 222 939 Rindern, wobei nur 0,59 % Verluste und 60 kranke oder verletzte Thiere vorkamen. Dass die Thiere durchschnittlich in gesundem Zustande gelandet werden, geht aus dem Umstande hervor, dass man im Stande ist, die Ladung eines grossen Viehdampfers, 500 Stück, in 15 bis 20 Minuten zu löschen. Nicht ganz so günstige Resultate weisen die von Argentinien mit Schafen kommenden Schiffe auf. Deptford berechnet seine Einfuhr im letzten Jahre auf 272 292 Schafe, mit 3,23 % Verlust. Der grosse Verlust hat seine Ursache hauptsächlich in der wenig geeigneten Bauart der Schiffe, insbesondere ungenügender Ventilation.

Nachdem in Folge des Inkrafttretens der Deutschen Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 und des Amerikanischen Vermessungsgesetzes vom 2. März 1895 zwischen dem Deutschen Reich und den Ver. Staaten von Amerika eine Verständigung wegen gegenseitiger Anerkennung der Schiffsmessbriefe stattgefunden hat, werden die Schiffe der beiderseitigen Handelsmarinen wie folgt behandelt: 1) In deutschen Häfen werden die nationalen Messbriefe amerikanischer Schiffe ohne Nachvermessung anerkannt, sind jedoch Abzüge oder Ausschlüsse vom Brutto-Raumgehalt gemacht, welche nach der deutschen Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 nicht zulässig sind, so ist deren Betrag dem in dem amerikanischen Messbriefe nachgewiesenen Netto-Raumgehalt hinzuzusetzen. Amerikanische Schiffe, deren Messbriefe vor dem 1. April 1895 ausgestellt sind, können behufs Feststellung des für die Entrichtung der Schiffsabgaben maassgebenden Netto-Raumgehalts die Nachvermessung der Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume nach den Vorschriften der §§ 14 b und 15 der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895, sowie ferner den Abzug des erforderlichenfalls durch Nachvermessung zu ermittelnden Inhalts der Räume für den Schiffsführer und für die Bootsmannsvorräthe verlangen. 2) In Häfen der Ver. Staaten von Amerika werden die nationalen Messbriefe deutscher Schiffe ohne Nachvermessung anerkannt, sind jedoch Abzüge oder

Ausschlüsse vom Brutto-Raumgehalt gemacht, welche nach dem amerikanischen Vermessungsgesetz vom 2. März 1895 nicht zulässig sind, so wird deren Betrag dem in dem deutschen Messbriefe nachgewiesenen Nettoräumgehalt hinzugesetzt. Deutsche Schiffe, deren Messbriefe vor dem 1. Juli 1895 ausgestellt sind, können behufs Feststellung des für die Entrichtung der Schiffsabgaben maassgebenden Nettoräumgehalts die Nachvermessung nach dem amerikanischen Vermessungsgesetz vom 2. März 1895 verlangen und die durch dieses Gesetz zugelassenen Abzüge in Anspruch nehmen. Für diese Nachvermessung kommen insbesondere die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume der Dampfschiffe, sowie die nach dem amerikanischen Gesetze abzugsfähigen, nach den älteren deutschen Schiffsvermessungsordnungen aber nicht abzugsfähigen Räume für den Schiffsführer und die Bootsmannsvorräthe in Betracht.

### Der Hafen von Bilbao.

Von Gustaf Krenke.

Die Erze von Bilbao theilten mit denen der Insel Elba und von Mokta in Algerien lange den Ruf, allein zu Bessemerstahl geeignet zu sein; die Reinheit ihrer Zusammensetzung, die fast gar kein Phosphor aufwies, rechtfertigte diesen Ruf. Es wurden demnach die Erze in bedeutenden Mengen ausgeführt und im Jahre 1878-79 gingen 1 195 422 Tons nach englischen, belgischen und deutschen Stahlwerken. Eine Zeit lang konnte man befürchten, dass die Ueberlegenheit dieser sehr reichen und sehr reinen Erze erschüttert werde: Thomas und Gilchrist hatten das Verfahren der Entphosphorung praktisch gemacht; die luxemburgischen und lothringischen Erze wurden dadurch ebenso geeignet zur Stahlerzeugung wie diejenigen von Mokta und Bilbao und hatten den Vortheil weniger zu kosten. Indessen hat die Erfindung dieses Verfahrens die Stahlwerke, welche die reinen Erze der kantabrischen Küste verwenden, nicht beeinträchtigt. Die Ausfuhr von Bilbao ist seitdem ununterbrochen gewachsen und erreichte 1883-84 bereits 3 585 468 Tons; in den folgenden acht Jahren hielt sie sich ohne wesentliche Entwicklung auf dieser Ziffer, aber von 1892 bis 1895 überstieg sie alljährlich 4 Millionen und betrug 1894-95 4 219 016 Tons.

Der Wettbewerb der Entphosphorung hat also der Erzgewinnung um Bilbao nicht geschadet, sondern ist für sie ein nützlicher Ansporn gewesen. Um ihre reiche Kundschaft zu erhalten, mussten die biscayischen Bergwerke ihre Preise ermässigen, und dies konnten sie ohne Schädigung nur durch Vervollkommen ihres Förderungsverfahrens und ihrer Beförderungsmittel; so zeigen die erzeichen Häfen am Südufer des Nervion die vollständigste

Sammlung von Erzbeförderungsmitteln: Eisenbahnen, Seilbahnen, schwimmende Ketten, geneigte Ebenen. Auch ein anderer Fortschritt wurde — wie wir dem „Journal des transports“ entnehmen — erzielt. In seinem natürlichen Zustande war der Nervion ein unregelmässiger und seichter Fluss, in den nur Fahrzeuge von geringem Tonnengehalt, meistens Segler, eindringen konnten. Man regelte und vertiefte ihn und heute ist der Nervion von seiner Mündung bis Bilbao auf beinahe 17 km Länge, auf seinem linken Ufer von einer fast ununterbrochenen Reihe mächtiger Dampfer, die sich um die Ladeplätze der Grubengesellschaften drängen, besetzt. Die Verbesserung des Nervion hat zur Folge gehabt, dass die Ausfuhr der Bilbao-Erze im weitesten Umfange begünstigt wurde. Die Fracht nach den britischen Inseln oder der Nordsee betrug im Jahre 1877 20 bis 22 Shilling, während sie sich im laufenden Jahre nur auf 4 bis 4½ Shilling belief.

Aber es giebt noch manches zu thun. Das durch seine Stürme berühmte kantabrische Meer macht die Einfahrt in die Nervion-Mündung oft schwierig, manchmal gefährlich, und es ist keine sichere Rhede in der Nähe, um die Schiffe vor den gewaltigen atlantischen Stürmen, dem die Nervion-Mündung breit ihre weiten Arme öffnet, zu schützen. Sobald man daher der guten Wirkungen der Verbesserung des Nervion sicher war, beschloss man, auf der Seeseite seiner Mündung eine ausgedehnte Einschliessung zu schaffen, in welche die Schiffe bei jedem Wetter einfahren und sich in Sicherheit halten können. Diese Rhede, welche die Natur dieser reichen Gegend verweigert hat, ist der menschliche Geist im Begriffe, ihr zu geben. Zwei riesige Wellenbrecher sind jetzt bereits im Bau: der westliche wird 1450 m, der östliche 1096 m Länge erhalten. Sie schützen eine Fläche von mehr als 300 Hektor, wo die Schiffe einen sicheren Ankergrund finden. Der Ingenieur de Cherruca, der bereits mit solchem Erfolge die Verbesserung des Nervion ausgeführt hat und dessen Name mit dem heutigen Bilbao innigst verknüpft ist, ist auch der Leiter und geistige Vater des neuen Werkes. Die Kosten sind auf mehr als 30 Mill. Pesetas veranschlagt; aber es ist nicht der Staat, dessen Finanzen bereits durch den Krieg auf Kuba und den Philippinen, durch den landwirthschaftlichen und gewerblichen Nothstand voll in Anspruch genommen sind, sondern eine örtliche Vereinigung, welche die Gelder aufbringt.

Vor mehr als drei Jahrhunderten hat bereits der „Consulado“ angefangen, sich mit der Verbesserung des Flusses zu beschäftigen, seine Ufer gerade zu legen und die geringe Wassermenge in einer einzigen, wohl abgegrenzten Fahrrinne zu vereinigen. Der „Consulado“ war eine Handelsbehörde mit Verwaltungs- und gerichtlichen Befug-



nissen, die von allen denen gewünscht und gestützt wurde, die sich in diesem Theile Biscayas mit dem Handel beschäftigten; sie hatte keinen politischen Charakter und mischte sich nur in Angelegenheiten, die den Handel und die Kaufleute betrafen, und ihr Alkalde oder Vorsitzender war eine Art Stadtschultheiss oder Vorsitzender des Handelsgerichts. Die Regierung nahm indessen dem Consulado im Laufe der Jahre seine Vorrechte trotz hartnäckiger Vertheidigung eins nach dem andern und im Jahre 1844 war er nur noch eine Art Handelskammer, mit der zugleich die Befugnisse des Handelsgerichts vereinigt blieben. Er übergab die Fluss- und Hafenbauten an die Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten und hinterliess dieser den Rest grösstentheils kanalisirt nebst 21 km gemauerter Quais.

Der Dienst der Centralverwaltung dauerte 33 Jahre und beschränkte sich im wesentlichen auf die Unterhaltung und auf die Ausarbeitung von Plänen. Als diese sich aber verwirklichen sollten, lebte auch der Thätigkeitstrieb dessen, was vom Consulado noch übrig war, wieder auf. Da der Schiffsverkehr wuchs und sich zugleich die gewerbliche Verwendung der Bilbao-Erze verallgemeinerte, so erschien im Jahre 1872 zunächst die „Junta de comercio“ auf dem Plan und berief den englischen Ingenieur Sir John Coode, den die Arbeiten an der Tyne berühmt gemacht hatten, nach Bilbao. Nach mehrmonatlichen Vorarbeiten legte Sir John Coode einen Entwurf vor, der im wesentlichen umfasste: einen 1402 m langen Wellenbrecher auf der Rhede, die Verlängerung der beiden Mündungsdeiche um 731 m zur linken und um 853 m zur rechten, die Geradelegung der Krümmungen und die Baggerung des ganzen Flusses. Die Kosten waren auf 1 091 000 £ oder 27 275 000 Pes. veranschlagt; die Regierung konnte nicht daran denken, eine solche Last zu übernehmen und so wurde die „Junta de obras del puerto y del rio“ geschaffen. Die umfasste nur eine sehr kleine Anzahl Vertreter von Handel und Gewerbe, war aber ermächtigt, gewisse Gebühren zu erheben und sie nach ihrem Ermessen zur Ausführung der erforderlichen Arbeiten zu verwenden, um den Zugang nach Bilbao für die grössten Handelsschiffe sicher und bequem zu machen.

Es war nicht die erste derartige Einrichtung in Spanien; Barcelona, Alicante, Valencia und Cadix hatten derartige Juntas und man befand sich wohl dabei. Eine königliche Verordnung vom 19. November 1872 schuf die Junta de Obras von Bilbao; aber kurz darauf brach jener lange Bürgerkrieg aus, in dem die baskischen Provinzen für die Erhaltung ihrer Sonderrechte (fueros) kämpften. Jedes friedliche Werk wurde verlagert, und erst nachdem Don Carlos den Kampf aufgegeben hatte, konnte

sich die Junta bilden und in Wirksamkeit treten. Sie setzte sich ohne politischen Charakter aus einigen Persönlichkeiten zusammen, die vom Handel, den Gewerben und der Gemeinde bezeichnet wurden; sie ist wenig zahlreich, das ist für die Beschlussfassung kein Fehler und verschärft das Gewicht der Verantwortlichkeit. Sie veröffentlicht alljährlich einen Geschäftsbericht, hat aber die vollständigste Freiheit des Handelns, wählt ihre Beamten, setzt die Ausgaben fest, beschliesst über alle Entwürfe und regelt den jährlichen Arbeitsplan. Ihre Beschlüsse werden zwar der Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten unterbreitet, aber es ist nur eine einfache Eintragung bezüglich der Ausgaben und nur die Einholung eines technischen Gutachtens bezüglich der Entwürfe. Sie hat sich die Mitwirkung eines hervorragenden Ingenieurs, Don Evaristo de Cherruca gesichert, der bereits seit Bildung der Junta an seinem Platze ist und aus diesem Werke seine Lebensaufgabe gemacht hat.

Die Hilfsmittel der Junta sind durch gewisse Abgaben gesichert, die sie seit September 1877 ermächtigt ist, vom Seehandel zu erheben. Diese Abgaben haben sich seitdem wenig geändert und haben heute für 1000 kg folgende Höhe: A. für Einfuhrwaaren: 1) Mineral-Brennstoffe aus dem Ausland 0,25 Pes., 2) andere Waaren aus europäischen Ursprungsländern 1,25 Pes., 3) Waaren anderen Ursprungs 0,25 Pes., 4) Waaren aus den spanischen Kolonien 0,75 Pes., 5) spanische Steinkohlen 0,25 Pes., 6) Waaren der Küstenschiffahrt 0,75 Pes., B. für Ausfuhrwaaren: 1) Erze nach dem Auslande 0,50 Pes., 2) andere Waaren 0,50 Pes., 3) Erze der nationalen Küstenschiffahrt 3,75 Pes. und 4) andere Waaren 0,50 Pes. Diese Sätze entsprechen allerdings nicht dem Grundsatz, dass die Abgaben dem Werthe der Waaren anzupassen sind, aber sie haben jedenfalls die Entwicklung des Hafens von Bilbao nicht aufgehalten. Im Jahre 1878, wo sich die Junta von Bilbao ans Werk machte und die ersten Gebühren erhob, betrug der Gesamtgüterverkehr 1 340 000 Tons, von denen 145 000 Tons auf die Ein- und 1 195 000 Tons auf die Ausfuhr entfielen; die Fracht zwischen Bilbao und den nordeuropäischen Häfen schwankte damals zwischen 25 und 30 Shilling und es standen nicht immer nach Wunsch Schiffsräume zur Verfügung. Im Jahre 1895 belief sich der Gesamtverkehr auf 4 982 000 Tons, von denen 763 000 Tons auf die Ein- und 4 219 000 Tons auf die Ausfuhr entfielen, und die Fracht ist auf 5 und 4 Shilling gefallen. Daher kann die Junta, mit Vertrauen in die Zukunft sehen und mit Thatkraft die Ausführung der grossen Bauten verfolgen, die aus Bilbao trotz natürlicher Hindernisse einen der grössten, sichersten und der schönsten Häfen der Welt machen werden.

## Achtundzwanzigster Vereinstag des Deutschen Nautischen Vereins.

### I. Tag. Nachmittagsitzung.

No. 2 der Tagesordnung ist: Bau der Vordersteven der Schiffe. Der Referent Dr. Boysen fragt Namens des Kieler Vereins, ob es sich empfehlen würde, angesichts der verschiedenen Unglücksfälle, welche bei Collisionen so schreckliche Folgen gehabt, im Grossen und Ganzen den Bau der Dampfer mit überhängenden Steven zu fördern. Der Germanische Lloyd hatte über diesen Gegenstand ein Gutachten eingeliefert, das im Wesentlichen auf dem Standpunkt steht, das überhängende Steven die Folgen der Collision nicht erheblich abzuschwächen vermögen.

Darauf tritt Herr Landesversicherungs-rath Hansen-Kiel mit einer Resolution, betreffend die Veröffentlichung der Eisberichte, an die Versammlung. Der Nautische Verein hält es für erwünscht, dass die Veröffentlichung der Eisberichte aus den deutschen Küstenbezirken unter möglichst erleichternden Bedingungen geschehe. Seitens des Reichsmarineamts wird mitgetheilt, dass die hierfür erzielten Einnahmen nicht dem Marineamt zu Gute kommen. Die Einnahmen seien sehr geringe; sie werden im Nordseegebiet von 6, im Ostseegebiet von 9 Zeitungen bezogen. Von der Postverwaltung wird bemerkt, dass die Berichte zuerst versuchsweise kostenfrei versendet wurden, später jedoch der Postverwaltung über den Kopf gewachsen seien; es wird erwähnt, dass die Vorschläge der nautischen Vereine jederzeit wohlwollende Beachtung in maassgebenden, der Postverwaltung angehörigen Kreisen finden würden. Darauf wird die Resolution Hansen-Kiel angenommen.

Grosses Erstaunen erregt die Mittheilung des Geh. Ober-Reg.-Raths Donner über den Fall „Crathie“ - „Elbe“. Der Redner äussert Folgendes: Eine bekannte Thatsache sei es und nirgends habe darüber der moralische Zweifel geherrscht, dass bei dem bekannten unglücklichen Zusammenstoss des englischen Fischerschiffes „Crathie“ mit dem deutschen Dampfer „Elbe“ der englische Steuermann kurz vor der Collision nicht nur von der Brücke hinunter in die Cajüte gegangen war, sondern sogar noch den Ausguckmann mit sich hinunter genommen habe. Das Schiff sei ganz ohne Führung gewesen, da der Mann am Ruder im Steuerhäuschen gestanden und also gewissermassen Scheuklappen getragen habe. Juristisch sei der Beweis hierfür aber nicht zu führen gewesen, da gegenüber der Behauptung des Stewards, der das Heruntergehen des Steuermannes bekundet hatte, dieser ebensowohl als der Schiffsjunge vor dem Coroner zu Sussex, sowie später vor dem Board of trade in London das Gegentheil behauptet, der Rudersmann aber erklärt hatte, dass er nichts gesehen habe. Jetzt neuerdings habe er, Redner, ein Schreiben des Coroners in Sussex erhalten, in welchem derselbe ihm mittheilte, er habe aus Amerika ein Schreiben erhalten, nach welchem ihm die Anzeige gemacht sei, der Rudersmann habe in Amerika eingestanden, dass er recht gut gewusst habe, dass der Steuermann und der Ausguckmann in die Cajüte hinuntergegangen seien, dass er die Wahrheit vor dem Coroner und dem Board of trade jedoch verschwiegen habe, um seine Kameraden nicht zu belasten. Damit sei auch der letzte Schatten des Zweifels an der Aussage des Stewards geschwunden und das Vergehen und Verschulden des Steuermanns an der schrecklichen Collision festgestellt.

Als dann wird von Dr. Hübener-Hamburg für den Nautischen Verein in Hamburg ein Vortrag über die „Vertheilung des Schadenersatzes bei Schiffscollisionen im Falle beiderseitigen Verschuldens“ gehalten. Es sei seit jeher das Bestreben der Congressos gewesen, ein internationales Privatrecht zu fördern. leider sei es mit Bezug auf den von ihm behandelnden Gegenstand noch nicht von Erfolg gewesen. Für die Schifffahrt liege das dringende Bedürfniss vor, das Seerecht der schiffahrt-

treibenden Völker gleich zu gestalten. Durch völkerrechtliche Verträge ein einziges internationales Seerecht zu schaffen, werde aber schwerlich in absehbarer Zeit gelingen; es müsse deshalb alles Augenmerk darauf gerichtet sein, eine möglichsste Gleichartigkeit der verschiedenen Seerechte auf dem Wege der Einzelgesetzgebung anzustreben. In Bezug hierauf existiren drei verschiedene Systeme bei den schiffahrttreibenden Völkern: Das deutsche, wie das holländische und das italienische Recht „belaasse den Schaden dort, wo er hinfällt“, weise mit anderen Worten jedes Schiff mit seinem Schadensersatz-Anspruch ab, welches eine Mitschuld an der Collision trägt, auch wenn dieselbe noch so klein ist. Nach englischem Recht werde der Schaden beider Schiffe zusammengeworfen und jedes Schiff habe die Hälfte des Gesamtschadens zu tragen. Nach dem in Frankreich, Belgien, Norwegen, Schweden, Dänemark, Griechenland, Portugal und Rumänien geltenden Recht, dem sich neuerdings auch die Rechtsprechung der Vereinigten Staaten Nordamerikas zuneige, werde ebenfalls der Schaden beider Schiffe zusammengeworfen, die Vertheilung finde aber nach Maassgabe des jedem der beteiligten Schiffe zur Last fallenden Verschuldens statt.

Bei der prävalirenden Stellung der Schifffahrt Englands läge es für die übrigen Nationen nahe, einfach das englische Recht zu acceptiren. Allein dasselbe erscheine gegen dasjenige Frankreichs, Belgiens etc. entschieden minderwerthig. Es entspreche nicht der Billigkeit, dass jedes Schiff die Hälfte des Schadens zu tragen habe ohne Rücksicht auf die Grösse der Schuld, und es sei nicht einzusehen, warum der Richter nicht befugt sein solle, von der einfachen Theilung des Schadens zu gleichen Hälften abzuweichen in solchen Fällen, in denen das Verschulden der einen Seite offensichtlich das der anderen überwiege. — Dass die proportionelle Vertheilung des Schadens dem Richter zu grosso Schwierigkeiten mache, habe die Erfahrung in den betreffenden Ländern nicht gezeigt. Es wäre dringend erwünscht, wenn sich die englische Gesetzgebung mit der Rechtsprechung diesen Gründen nicht verschlosse und zu dem System der proportionellen Theilung des Schadens übergehe. Dass Deutschland sich dem anschliessen müsse, könne nicht zweifelhaft sein. Es komme aber hinzu, dass das deutsche System, bei beiderseitigem Verschulden „den Schaden dort zu belassen, wo er hinfällt“, auch an sich wenigstens heute keine Berechtigung mehr habe.

Die Ungerechtigkeit dieses Grundsatzes sei bei uns vielfach auch bei Entscheidungen in Collisionssachen empfunden worden. Die Gerichte haben entweder in der That wegen levissima culpa, einer geringen Unvorsichtigkeit, beispielsweise wegen nicht genügender oder nicht frühzeitiger Mässigung der Geschwindigkeit des einen Theiles dessen Klage abgewiesen, obgleich derselbe durch gröbste Fahrlässigkeit des andern Theils einen enormen Schaden erlitten hat, oder sie seien, um dieses unbefriedigende Resultat zu vermeiden, über die vorhandene, weil nur geringe Mitschuld des einen Theils hinweggegangen, und haben ohne Rücksicht auf das bestehende Gesetz dem Hauptschuldigen den ganzen Schaden auferlegt. Die Einführung der proportionellen Theilung werde daher auch bei uns im Interesse der Schifffahrt und der Rechtsprechung liegen.

Der Nautische Verein zu Hamburg habe hiernach die folgende Resolution gefasst: „Der Deutsche Nautische Verein hält die proportionelle Theilung des gesamten Schadens im Fall von Collisionen bei beiderseitigem Verschulden für die richtige Art der Behandlung und richtet an die Reichsregierung das Ersuchen, den Artikel 737 des deutschen Handelsgesetzbuches danach zu ändern.“ — Dann wird die vorgeschlagene Resolution einstimmig angenommen.

### II. Tag.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erhält zunächst das Wort Herr Geh. Admiralitätsrath Dr. Neumayer zu einem Vortrag über „Die Thätigkeit der deutschen Seewarte.“ Beizugnehmend

auf die im vorigen Jahre von ihm gemachten Mittheilungen über verschiedene von der deutschen Seewarte vollendeten Arbeiten, führte derselbe aus, dass in letzter Zeit einzelne Arbeiten auf dem Gebiete der Meteorologie so weit geführt worden seien, dass dieselben im Laufe des Jahres 1897 erscheinen können, wie denn der erste Band, welcher den Stillen Ocean behandelt, jetzt bereits im Druck erschienen sei. Diese Arbeiten beruhen ausschliesslich auf deutschem Material. Keine andere Nation besitze ähnliche Arbeiten. Wohl aber bieten dieselben voraussichtlich den übrigen seefahrenden Nationen vielfach Anhalte für ihre künftigen Publikationen. — Die Segelhandbücher der deutschen Seewarte weichen von denen der übrigen Länder erheblich ab. Sie erweitern das Material, welches von anderen Nationen dargebracht, in ganz erheblicher Weise und haben sich bisher als sehr praktisch erwiesen. Für den Stillen Ocean sei dieses Handbuch jetzt fertig. Redner geht sodann auf die Behandlungsweise des von den praktischen Schiffsführern herbeschafften Materials zur Feststellung der von deutschen Kauffahrteischiffen gemachten Beobachtungen ein, welche in den dazu bestimmten „Journalen“ ihre dauernde Festlegung finden.

Zu No. 1 der heutigen Tages-Ordnung: „Zerstörung von Wracks in dem nördlichen atlantischen Ocean.“ (Referent: Herr Kapitän R. Landerer-Hamburg.) Derselbe ist der Ansicht, dass die Eintragung der treibenden Wracks in die Seekarten eine Unterschätzung der Gefahren veranlasst habe, welche diese Wracks den Fahrzeugen bereiten werden. In Washington sei man für die Zerstörung eingetreten, und die von dort ausgehende Bewegung, dieselbe international zu betreiben, sei im letzten Wachsen, sodass 1893 die Petition von etwa 1100 englischen Schiffsführern der englischen Regierung überreicht worden sei, welche ein solches Vorgehen verlange. Die von der britischen Regierung niedergesetzte Commission habe für den Zeitraum von 1890 bis 1893 im Ganzen 103 Unfälle durch treibende Wracks constatirt. Allein seien dabei auch die kleinsten Unfälle mit registrirt und es kommen 36 000 englische Schiffe, auf allen Meeren fahrend, in Betracht, das mache also auf je 1000 Schiffe jährlich nur 3 Unfälle durch treibende Wracks. Die Gefahr sei also nicht allzu erheblich, die Aufsuchung der Wracks sei ziemlich schwer, die Washingtoner Conferenz habe überhaupt nur 10 im Atlantischen Ocean treibende Wracks festgestellt. Die Aufsuchung derselben durch Kriegsschiffe werde sich wohl kaum empfehlen lassen, ebenso der Vorschlag, die Kauffahrteischiffe derartig auszustatten, dass sie begegnende treibende Wracks in die Luft sprengen können, und sie durch Prämien-Aussetzung dazu zu ermuntern. Die Meldung angelegener treibender Wracks, welche in England den Schiffen bei Strafe aufgelegt worden ist, schade nichts; nützen würde sie allerdings auch nicht viel. Dagegen sei die Schaffung einer Centralstelle zu empfehlen, in welcher solche Meldungen entgegen genommen und für die praktische Seefahrt verarbeitet würden. — Er stellt folgende Resolution zur Annahme: „Der Nautische Verein hält es für ausgeschlossen, dass eine gründliche Säuberung des nordischen atlantischen Oceans von treibenden Wracks auf dem Wege gemeinschaftlichen Zusammenwirkens aller an der Schiffahrt beteiligten Nationen zu erreichen sei.“ Auch die Aussetzung von Prämien an die Führer von Handelsschiffen für Zerstörung der Wracks hält der Verein nicht für zweckdienlich, befürwortet dagegen:

- 1) dass eine Centralstelle geschaffen werde zum Sammeln und Sichten der Meldungen der Schiffsführer über treibende Wracks;
- 2) dass die so gesammelten Meldungen in Form von Wracklisten veröffentlicht und den Führern abgehender Schiffe möglichst kostenfrei zugestellt werde.

In der sich entspinrenden Debatte spricht Dr. Hübener-Hamburg dagegen, dass dem Kauffahrer das Recht zur Zerstörung von treibenden Wracks überlassen werde, weil dadurch

ein schwerer Eingriff in die Rechte dritter Personen hervorgerufen werden könne.

No. 2 der Tagesordnung: „Desertion der Seeleute“ (Referent: der Kieler Nautische Verein, Versicherungsrath Hansen-Kiel.) Derselbe führt aus, dass von zuständiger Seite auf die stets steigende Desertion der Seeleute aufmerksam gemacht worden sei, welche man zum Theil dem Unfug der Heuerbaase zuschreiben müsse. In letzter Zeit seien in dieser Beziehung neue Bestimmungen vorgeschlagen worden, welche die Auszahlung der Seeleute dem Seeamte überlassen, wo dies nicht thunlich, die Heuerbaase staatlicher Aufsicht zu unterstellen seien. Diese Verfügung sei in dem Vereine noch nicht discutirt, deshalb wolle er keine Anträge für heute stellen, sondern die Vereine auffordern, sich mit der Frage zu beschäftigen, und das zu erlangende Material der Commission für die Seemannsordnung einzuliefern.

Herr Dr. Gütschow bestreitet nicht, dass die Desertion der Seeleute mit den Heuerbaasen zusammenhänge. In den letzten 25 Jahren seien die Desertionen bedeutend geringer geworden und in Hamburg bestehe ein Missbrauch seitens der Schlafbaase, wie sie in Nord- und Süd-Amerika an der Tagesordnung sei, nach den Mittheilungen des Hamburger Seeamts nicht. Man möge auf die Seeleute durch den Hinweis einzuwirken suchen, dass sie durch die Desertion in der Regel ihre Lage nicht verbessern. Dafür sei die Seemanns-Mission, welche man immer mehr ausbreiten möge, ein recht gutes Mittel.

Es folgt sodann die Fortsetzung der gestern vertagten Verhandlung über die No. 5 der gestrigen Tagesordnung: 5. Vertheilung des Schadenersatzes bei Schiffscollisionen im Falle beiderseitigen Verschuldens. (Referent: Herr Rechtsanwalt Dr. Hübener-Hamburg für den Nautischen Verein Hamburg.) Referent führt aus, dass er in Uebereinstimmung mit Herrn Laeisz eine neue Resolution zur Annahme empfehlen wolle, welche der bisher zu seinen Kenntnissen gelangten Thatentsprüche. Diese Resolution lautet: „Der Deutsche Nautische Verein hält im Fall, dass beide Schiffe an der Collision schuldig sind, eine proportionelle Theilung des beiderseitigen Schadens, den Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechend, für die allein richtige Regelung und bittet die Reichsregierung event. den Reichstag, die einschlägigen Bestimmungen des Handels-Gesetzbuchs dementsprechend zu ändern.“

Bei der Eröffnung der Diskussion spricht Dr. Prien-Potsdam gegen diesen Vorschlag, weil er gegen die Aenderung der Grundsätze des Handelsgesetzbuches sei, das der Blüthe des deutschen Juristenstandes seine Entstehung verdanke. Er ist für Beibehaltung des jetzigen deutschen Rechtszustandes.

Referent Dr. Hübener betont, dass er für seine Resolution die Zustimmung bedeutender sachkundiger Institutionen aufzuweisen habe, wie z. B. die Handelskammer in Hamburg und Bremen, den Norddeutschen Lloyd u. s. w. — Schon bei der gestrigen angefangenen Abstimmung habe sich herausgestellt, dass die Mehrheit für seine Resolution gewesen sei. Dieselbe möge sich durch die Ausführungen des Dr. Prien nicht von dieser Ansicht abbringen lassen. Der Beibehaltung des deutschen Rechts stehe in erster Linie England entgegen und England und sein Anhang besitze immer den entscheidenden Einfluss, wenn es gelte, eine internationale Einigung auf diesem Gebiete hervorzuheben. Eine Vertagung würde einer solchen at calendar graecas gleichkommen.

Herr Laeisz tritt vom Standpunkte der praktischen Rheder und Assecuradeure für die einstimmige Annahme der vom Referenten vorgeschlagenen Resolution ein.

Nach einem kurzem Schlusswort des Referenten Dr. Hübener wird der Antrag Dahlström auf Vertagung der Abstimmung mit einer Majorität von 15 gegen 11 Stimmen bei einer Abstimmung nach Vereinen abgelehnt. Die Resolution des Referenten wird mit einer Majorität von 19 gegen 7 Vereine angenommen.



Der 3. Gegenstand der Tagesordnung ist: Prüfung der Schiffer und Seesteuerleute in den Gesetzen der Wirbelstürme. (Referent: Herr Handelskammerssekretär Dr. Boysen-Kiel.) Der Referent führt aus, dass von manchen Seiten der Seefahrer die Mittheilung gemacht worden, dass die Vorbereitung derselben nicht genügend getroffen sei und sei von sachverständiger Seite die Ansicht ausgesprochen, dass manche Unglücksfälle ihren Grund haben in der mangelhaften Kenntniss der Schiffer und Steuerleute von der Lehre der Wirbelstürme. Durch die Bekanntmachung vom 6. August 1887 ist die Bestimmung der Bekanntmachung vom 25. September 1869 aufgehoben, dass von mehreren Steuerleuten eines Schiffes in grosser Fahrt einer die Schifferprüfung für grosse Fahrt bestanden haben muss. Die Einführung der genannten Disciplin in die Steuermanns-Kurse wird von Sachverständigen, weil dieselben zu sehr belastend sind, nicht für zweckmässig gehalten. Es wird sich fragen, wenn eine Aenderung des jetzigen Zustandes für erforderlich erachtet wird, ob dann die Wiederherstellung der Bestimmungen von 1869 oder der Erlass neuer Vorschriften zu befürworten ist. Die Sachverständigen des Vereins haben sich gegen Einführung solcher Prüfung ausgesprochen, weil dieselbe zu grosse Ansprüche an die Vorbildung derselben voraussetze. Aus der Versammlung werden voraussichtlich Anträge an den Verein gelangen, weshalb er seinerseits davon Abstand nehmen wolle, selbst Anträge einzubringen.

Darauf äussert sich der Navigationslehrer Hahn-Papenburg über den Gegenstand und schlägt folgende Resolution vor: „Der Deutsche Nautische Verein wolle darauf hinwirken, dass in der Schifferklasse deutscher Navigationschulen einige Disciplinen reiner Mathematik als Unterrichtsgegenstände wegfallen, um Zeit zu finden für möglichst eingehende Unterrichtung in solchen, die wie die Theorie der Wirbelstürme, der maritimen Meteorologie und anderen mit der Praxis der Schifffahrt im engsten Zusammenhang stehen.“ — Es sprechen dann verschiedene Navigationslehrer sich in diesem Sinne aus; auch Herr Pickhart-Hamburg stimmt demselben Namens des Vereins deutscher Seesteuerleute zu. Herr Geheimrath Dr. Neumayer-Hamburg meint, dass sich das Studium der Wirbelstürme in den letzten Jahren sehr gehoben habe, dass es aber trotzdem noch nicht möglich gewesen ist, strenge Vorschriften zu geben. Deshalb empfehle es sich, die praktischen Sealeute für den Gegenstand zu interessiren, ohne das Examen allzusehr zu forciren. Die Resolution des Herrn Hahn wird einstimmig angenommen.

No. 8 der Tages-Ordnung ist die „Prüfung der Küstenschiffer in den Fächern Nautik und Seemannschaft.“ Antrag des Danziger Nautischen Vereins, Referent: Herr Kapt. Lamm. Der Antrag lautet: „Der Deutsche Nautische Verein wolle beschliessen, dass bevor ein Küstenschiffer die Zulassung zur Ausübung seines Gewerbes erhält, er in einzelnen Fächern der Nautik und Seemannschaft geprüft werde.“ Herr Geheimer Regierungsrath Donner glaubt nicht, dass die kaiserliche Regierung sich dazu entschliessen würde, die bestehende Gesetzgebung nach so kurzer Zeit der Geltung derselben wieder aufzuheben, ohne dass ganz bestimmte Beschwerden zur Kenntniss der Regierung gebracht werden. Er bittet, den Antrag nicht ohne Weiteres anzunehmen.

Herr Director Matthiesen-Hamburg würde eine einfache Prüfung für den Küstenschiffer gern sehen, namentlich in Bezug auf das Strassenrecht auf See, durch deren Nichtkenntniss grosser Schaden hervorgerufen werden kann.

Der nächste Gegenstand der Tages-Ordnung lautet: „Vorschriften betreffend das Befahren von engen Gewässern.“ (Mittheilungen des Vorsitzenden). Herr Geheimrath Sartori führt hierzu aus, dass es in einer Seeamtsverhandlung zum Ausdruck gekommen sei, dass die vielen jetzt an der deutschen Küste bestehenden Bestimmungen über das Befahren von engen Gewässern es den Schiffsführern nicht leicht machen, diesel-

ben kennen zu lernen. Es ist daraufhin angeregt, ob nicht auch hier, wie dies in Schweden geschehen sei, einheitliche Bestimmungen geschaffen werden könnten. Zunächst wird nötig sein zu untersuchen, ob die Verhältnisse der deutschen Rivierson verschieden sind, dass die Schaffung einheitlicher Vorschriften als ausgeschlossen erachtet werden müsse und, wenn dieses der Fall, auf welche Weise die verschiedenen Bestimmungen den Schiffsführern am leichtesten zugänglich gemacht werden können. Es empfehle sich, an die Reichsregierung das Gesuch zu richten, dahingehende Enquête anzustellen und deren Resultate den Schiffen zugänglich zu machen. Es gebe viele Dinge, die dann leicht grosse Hülfe für die ganzen Schifffahrtskreise abgeben können. Der Wunsch des Herrn Vorsitzenden wird einstimmig angenommen.

Ueber den letzten Gegenstand der Tagesordnung, „Signalwesen“, berichtet Herr Dr. Boysen-Kiel, dass zunächst in Arcos und Marienleuchte Signalstationen errichtet werden, für welche nach den Wünschen des „Deutschen Nautischen Vereins“ die betr. Dienstvorschriften bearbeitet werden. Auch für Rixhöft stehen ähnliche Einrichtungen bevor. Dieselben seien den Rhedern zur Benützung zu empfehlen.

Herr Navigationslehrer Spillmann kommt auf das Wegerecht der Fischdampfer zurück und schlägt folgende Resolution vor: „Der Deutsche Nautische Verein möge die hohe Reichsregierung ersuchen, bei Inkraftsetzung der neuen Seestrassenordnung neben dem Artikel 9 auch den Artikel 26 wegzulassen.“

Die von Herrn Inspector Ludolph Meyer-Hamburg unter längerer Begründung eingebrachte Resolution lautet:

ad. 1. Fischende Dampfer haben das Wegerecht gegenüber Dampfern und Seglern unter der Bedingung, dass sie bei Tage und bei Nacht Signale zeigen, welche ihre Manövrierfähigkeit zu erkennen geben, dass sie nach Möglichkeit ausserhalb der Fahrwasser anderer Schiffe zu halten haben und dass sie solchen Segelschiffen ausweichen, welche durch bestimmt vorgeschriebene Signale ihre Unfähigkeit auszuweichen zeigen.

ad. 2. Sollte eine bezügliche Regelung bis zum 1. Juli dieses Jahres nicht zu erzielen sein, so soll angestrebt werden, dass die Inkraftsetzung der Washingtoner Regeln seitens der Seestaaten noch hinausgeschoben wird, bis ein solches Ergebnis erzielt ist.

ad. 3. Eine einseitige Stellungnahme Deutschlands in dieser Frage ist entschieden zu widerrathen.

Desgleichen bringt Herr Navigationslehrer Hahn-Papenburg unter Zustimmung vieler Mitglieder folgende Resolution ein: „Den Fischdampfern, fischend vor dem Grundnetz, ist ein Wegerecht, allen Dampfern gegenüber, einzuräumen, die nicht vor Anker liegen, die nicht Telegraphen legen, fischen oder aufnehmen und die nicht durch einen Unfall manövrierunfähig sind. Seglern gegenüber sollen die alten Bestimmungen in Kraft bleiben.“ Nach Schluss der Discussion wird der erste Theil des Antrags Spillmann mit allen gegen 2 Stimmen abgelehnt, der übrige Theil desselben von 14 Vereinen gegen 3 in namentlicher Abstimmung angenommen. Die Hahn'sche Resolution wird abgelehnt. Der erste Theil der Meyer'schen Resolution wird zurückgezogen, der übrige Theil einstimmig angenommen.

Damit ist die Tagesordnung erschöpft. Der Vorsitzende giebt einen kurzen Rückblick über die geleistete Arbeit in den beiden Tagen, spricht den Theilnehmern des Tages den Dank für ihre Mitwirkung aus und schliesst die Versammlung mit dem Hoch auf den deutschen Kaiser, in welches die Anwesenden begeistert einstimmen. Schliesslich dankt Herr Dr. Hübener dem Vorsitzenden noch für die, wie immer geschickte und umsichtige Führung der Verhandlungen. Abends fand eine gemeinschaftliche Festtafel im grossen Saale des „Kaiserhofs“ statt.

## Vermischtes.

**Kabel im Stillen Ocean.** Der Plan, Amerika und Australien durch ein unterseeisches Kabel zu verbinden, ist schon sehr frühzeitig aufgetaucht, erst jetzt aber scheint es mit der Ausführung desselben Ernst zu werden. Sir John Pender, der Begründer der unterseeischen Telegraphie, hielt seiner Zeit die Legung eines Kabels durch den Stillen Ocean der vielen Koralleninseln wegen für unmöglich. Nach den gegenwärtigen Ansichten aber sind dieselben, wie ein Aufsatz im Februarheft von Blackwoods Magazine ausführt, kein ernstes Hinderniss. In Tiefenlotungen, welche in der neuesten Zeit im Stillen Ocean stattgefunden haben, zeigten, dass die Korallenriffe in wohlbegrenzten Gruppen zusammenliegen und daher umfahren umgangen werden können, da sich zwischen ihnen tiefende breite und tiefe Depressionen im Meeresboden finden. In die günstigste Route für das Kabel wird folgende vorgeschlagen: Von der Insel Vancouver nach dem Fanning Island, dann nach den Fidji-Inseln, und weiter über die Norfolk-Insel nach dem Festlande von Australien; darnach soll sich von der letztgenannten Insel ein Arm des Kabels nach Neuseeland abspalten. Die oben genannte Fanning-Insel ist eine kleine Insel, etwa 13 km lang und 5 km breit, und ist desohwegen gewählt, weil sie von Amerika aus die nächste britische Station auf der Route nach Australien ist. Ueberhaupt ist diese vorgeschlagene Route nur englische Besitzungen. In dem citirten Aufsatz wird auch die Geschichte des Planes, und seine finanziellen Aussichten auseinandergesetzt.

**Schiffbau. Flensburg.** Ein für die Frachtfahrt bestimmter, nach dem Patent des Herrn Alfred Christensen, Kopenhagen, gebauter Rhederei gebauter Dampfer, welcher eine vom gewöhnlichen Schiffstyp abweichende, ovale Form hat, wurde am 2. Febr. auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft glücklich vom Stapel gelassen. Das Schiff erhielt in der von Pastor Schuldt vollzogenen Taufe den Namen „Eklipika“ und hat eine Länge von 301' 2", Breite 38' 9", Tiefe 23' 6".

**Die Tage der harten Prüfung** begannen für Nansen, wie aus der soeben erschienenen 7. Lieferung seines Werkes „In Nacht und Eis“ (Leipzig, F. A. Brockhaus) hervorgeht, mit dem 9. October 1893. Da wurde zum erstenmal die Probe gemacht, ob das von dem kühnen Forscher ausgedachte Schiff, die „Fram“, die ihm zugeschriebene Fähigkeit, die Pressung des Eises zu überwinden, wirklich besitze. Die „Fram“ hielt sich vorzüglich, sie blieb auch Siegerin gegen die Eismassen, und während der folgenden drei Jahre gegen sie heranstürmten. Nansen schreibt darüber: „Montag, 9. October. Ich liebte heute wohl in der letzten Nacht, wie heute; der Himmel weiss, was solcher Unsinn bedeutet. . . . „Nachmittags — wir sassen ruhig müßig und plauderten — entstand ganz plötzlich ein bedrohendes Getöse, und das ganze Schiff erzitterte: es war die erste Eispressung. Jeder stürzte an Deck, um zuzusehen. Die „Fram“ verhielt sich wundervoll, wie ich es von ihr erwartet hatte. Mit stetigem Druck schob sich das Eis heran, doch musste es unter uns durchgehen, und wir wurden langsam in die Höhe gehoben. Diese Pressungen wiederholten sich ab und zu den ganzen Nachmittag und waren manchmal so stark, dass die „Fram“ mehrere Fuss gehoben wurde; aber dann konnte das Eis sie nicht länger tragen und brach unter ihr auseinander. . . . „Das Eis ist ruhelos, und es gab heute wieder eine ziemlich starke Pressung. Sie beginnt mit einem leisen Krachen und Aechzen längs der Schiffsseite, das allmählich in allen Tonarten lauter wird. Jetzt ist es ein hoher starker Ton, dann ein Grollen, dann ein Knurren, und das Schiff beginnt, sich aufwärts zu bewegen. Das Geräusch wird stetig zu, bis es wie sämtliche Pfeifen einer Orgel klingt: das Schiff erzittert und schüttelt sich und erhebt sich in Sprüngen und Sätzen oder wird manchmal langsam ge-

hoben. „Es ist ein angenehmes, behagliches Gefühl für uns, wenn wir auf all diesen Aufruhr blicken und uns dabei der Stärke unsers Schiffes bewusst sind. Manches Schiff wäre schon längst erdrückt worden. Aber bei uns wird das Eis an der Schiffsseite zermalmt, die zertrümmerten Schollen werden haufenweise unter den schweren, unverwundbaren Rumpf gedrängt, und wir liegen wie in einem Bette. Bald beginnt das Geräusch zu ersterben, das Schiff sinkt in seine alte Lage zurück, und dann ist alles wieder so still wie früher.“ Trotz der Gefahren, die der Mannschaft drohten, gestalteten die Dreizehn an Bord der „Fram“ sich das Leben so heiter als möglich. Man braucht sich nur das auch durch seine Orthographie charakteristische Menu zu einem „Geburtstagsdine“ anzusehen, um das urgemüthliche Leben mitzugenießen. Auch sonst ist die 7. Lieferung reich an interessanten Episoden. Ausserdem bringt sie den Nachweis, dass das Polarmeer nicht, wie früher angenommen wurde, ein seichtes Becken darstellt. Es ist vielmehr, wie Nansen durch zahlreiche Lothungen nachwies, eine See mit Tiefen bis zu 3800 m (also tiefer unter dem Meeresspiegel als z. B. die „Jungfrau“ über dem Lauterbrunnener Thal aufragt!) Wie wir hören, erscheinen die Lieferungen von jetzt an rascher, um das hochinteressante Werk schnell zu Ende zu führen.

Der Reichskanzler veröffentlicht folgende Bestimmungen über die gegenseitige Anerkennung der Schiffsmessbriefe in Deutschland und Griechenland. Nachdem in Folge des Inkrafttretens der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 der Abschluss eines anderweitigen Uebereinkommens zwischen dem Deutschen Reich und Griechenland wegen gegenseitiger Anerkennung der Schiffsmessbriefe nothwendig geworden ist, werden die Schiffe der beiderseitigen Handelsmarinen, wie folgt, behandelt: 1. In deutschen Häfen werden die auf Grund der griechischen Verordnung vom 12. Februar 1878 ausgestellten nationalen Messbriefe griechischer Segel- und Dampfschiffe ohne Nachvermessung anerkannt; die griechischen Dampfschiffe haben jedoch die Befugniß, behufs Ermittlung des für die Entrichtung der Schiffsabgaben maassgebenden Netto-Raumgehalts die Feststellung der Abzüge für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume nach den Vorschriften der §§ 14b und 15 der deutschen Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 zu verlangen. Lässt sich diese Feststellung wegen Unthunlichkeit einer Nachvermessung der bezeichneten Räume nicht bewirken, so kann die Hafenbehörde dem bezüglichen Anspruch durch einen Abschlag von dem in dem griechischen Messbriefe nachgewiesenen Netto-Raumgehalt in Höhe von 5% des letzteren genügen. 2. In griechischen Häfen werden ohne Nachvermessung anerkannt: a) Die vom 1. Juli 1895 ab ausgestellten nationalen Messbriefe deutscher Segel- und Dampfschiffe; b) Die vor diesem Zeitpunkte ausgestellten nationalen Messbriefe deutscher Segel- und Dampfschiffe, einschliesslich der nach § 17 der deutschen Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888 unter Anwendung des britischen Abzugsverfahrens für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume ausgestellten Spezialmessbriefe. Deutsche Dampfschiffe welche nicht einen solchen Specialmessbrief, sondern nur einen vor dem 1. Juli 1895 ausgestellten regelmässigen Messbrief besitzen, können behufs Ermittlung des für die Entrichtung der Schiffsabgaben maassgebenden Netto-Raumgehalts die Feststellung der Abzüge für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume nach den Vorschriften der griechischen Verordnung vom 12. Februar 1878 verlangen; 3. Soweit nach Vorstehendem eine theilweise Nachvermessung erforderlich ist, ist dieselbe auf das Maass des Nothwendigsten zu beschränken; die Gebühren für diese Nachvermessung werden nur für die thatsächlich vermessenen Räume berechnet.

Unter dem Titel „L'Angleterre bloquée et affamée“ wird in den nächsten Tagen ein nicht gezeichnetes, wahrscheinlich aber von einem hohen Marineofficier verfasstes Buch bei Cal-

mann-Levy erscheinen, in dem die Gefahren, die England bei einem Kriege der Continentalmächte gegen sein „uneinnehmbares Eiland“ zu befürchten hat, in das schärfste Licht gestellt werden. Nach einer ziffermässigen, besonders beweiskräftigen Darlegung der bekannten Thatsache, dass es England durchaus unmöglich ist, seine Bevölkerung auch nur auf kurze Zeit von seinen Bodenerzeugnissen zu unterhalten, und nach einer statistischen Uebersicht seines Innen- und vorzüglich seines Aussenhandels, durch die der Zwang für England mit anderen Ländern in ununterbrochener Verbindung zu stehen, gleichfalls in überzeugendster Weise dargestellt wird, heisst es weiter: „Nehmen wir die Ziffer der Fahrzeuge Englands, wie sie aus den verschiedenen officiellen „Annual reports“ hervorgeht; man zählt darnach 36 000 mit 10 050 000 Tonnen für das ganze Reich (Mutterland und Colonien zusammengekommen) und 22 000 mit 9 000 000 Tonnen für Grossbritannien allein. Dabei sind noch nicht einmal die 28 000 Fischerfahrzeuge mit eingerechnet. Von den 22 000 englischen Schiffen sind 17 000 mit 8 400 000 Tonnen wirklich im Betriebe und in Thätigkeit. Das ist eine ernsthafte Basis. Wenn man die Tonne zu 1000 Frcs. berechuet (das ist der durchschnittliche Preis des Ertrages) und wenn man auf die aus der Abnutzung sich ergebende Werthverminderung Rücksicht nimmt, so kann man den Werth der Flotte, die die englischen Kaufleute auf der Erdoberfläche für den Handel des Mutterlandes herumfahren lassen, auf 5 bis 6 Milliarden schätzen. Wenn also England ein Jahr hindurch blockirt würde und wenn alle seine Handelsfahrzeuge die Beute seiner glücklichen Gegner würden, so müsste der Schaden, den es erlittet — direct durch die Unmöglichkeit, seine Erzeugnisse zu befördern oder indirect durch die Unmöglichkeit, das zu empfangen, was ihm unentbehrlich ist, — die Ziffer von 22 bis 23 Milliarden erreichen. „Das sind völlig unzulässige Hypothesen!“ wird man ausrufen. Wohl denn, kehren wir zu der Möglichkeit zurück! Nehmen wir an, dass man nur die Hälfte der englischen Schiffe abfangen könnte (die Frachtschiffe, weil sie am wenigsten schnell sind,) und dass man im Stande wäre, den Zugang zu den englischen Häfen nur der Hälfte der fremden Schiffe zu versperren durch eine intermittirende Blockade, ist dann der Schaden von 12 bis 15 Milliarden nicht noch immer eine ungeheure Sache, und würde nicht die Hungersnoth ebenso sicher, wenn auch einige Wochen später, in furchtbarster Weise ausbrechen?“

### Kleine Mittheilungen.

Dem Tanganjika-Dampfer-Comité ist es gelungen, als Kapitän des Dampfers „Hedwig von Wissmann“, Kapitän Prager zu gewinnen, diesen alten bewährten Tropenfahrer, der auch die letzte Wissmann'sche Dampfer-Expedition von Anfang bis zu Ende mitgemacht und der den Dampfer „Hermann von Wissmann“ im Jahre 1893 am Nyassa selbst zusammengebaut und längere Zeit ruhmvoll geführt hat. Kapitän Prager arbeitet zur Zeit an der kaiserlichen Seewarte zu Stettin. Auch der Kunstmaler Rudolf Franke, welcher die Wissmann-Expedition während ihres ganzen Verlaufes begleitet hat, wird an der neuen Dampfer-Expedition theilnehmen.

Das neue von England eingebrachte Gesetz „Verhütung von Collisionen auf See“ ist von der schwedischen und norwegischen Regierung acceptirt worden; das Gesetz tritt am 1. Juli d. J. in Kraft.

Im Monat Januar d. J. haben 367 Schiffe (gegen 391 Schiffe im Januar 1896) mit einem Nettoraumgehalt von 108 011 Registertons (1896 53 113 Registertons) den Kaiser-Wilhelm-Kanal benutzt, und nach Abzug des auf die Kanalabgabe in Anrechnung zu bringenden Elblootsengeldes, an Gebühren 56 995 M. (1896 37 157 M.) entrichtet.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 1. März. Der Bericht der letzten Sitzung wurde verlesen, und zwei Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. Eine Statistik des Seemannsamtes zu Hamburg war dem Verein zugegangen, ebenfalls ein von Dr. Schwartz neu gegründetes „Volksbureau“. Darauf wurde zur Tagesordnung, dem Bericht der Delegirten des Vereinstages, übergegangen. Es wird hier von einer Schilderung abgesehen, weil ein ausführlicher Bericht über den Vereinstag an einer anderen Stelle der Zeitschrift gegeben ist. Schluss 10 Uhr.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 3. März. Das Protokoll der letzten Sitzung wurde verlesen, Capt. Skau als neues Mitglied aufgenommen und zwei Herren zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen. Eingegangen an den Verein waren: ein Schreiben der Schiffahrtsgesellschaft aus Lübeck, welche die Delegirten des hiesigen Vereins zum 10. März einladet; ferner eine Statistik des Seemannsamts zu Hamburg, woraus vom Vorsitzenden einige bemerkenswerthe Punkte hervorgehoben werden. Aus Bremen ging dem Verein die Zeichnungen und Erklärungen eines patentirten Lockverschlusses von H. T. Buse zu, man wies darauf hin dass ähnliche Prospective schon vor Jahren in England circulirt hätten, jedoch ohne zur Ausführung gekommen zu sein. Der Vorsitzende theilt mit, dass der in voriger Sitzung erwähnte Deviationskursus am Dienstag, den 2. März seinen Anfang genommen und jedem die Gelegenheit geboten werde, sich täglich von 11 bis 12 Uhr Vormittags daran zu betheiligen. Der Delegirte statet dem Verein über die in Berlin gepflogenen Verhandlungen, das Wegerecht der Fischdampfer betreffend, Bericht ab. Von einer Seite wird darauf hingewiesen, dass seitens der Regierung gewünscht werde der Verein möge eine neu bearbeitete Seemannsordnung einer Besprechung unterziehen; man beschloss, diesen Gegenstand in einer der nächsten Sitzungen zu behandeln. Schluss 10 Uhr.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 25. Februar. In der Versammlung welche äusserst zahlreich besucht war und unter dem Vorsitz des Herrn Pickhardt stattfand wurden zunächst 3 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Der Jahresbericht des Vereins Deutscher Seeschiffer, hier; die Zuschriften einiger Mitglieder; ein Schreiben vom Ehrenmitgliede Herrn Döring-Leer; die Austrittserklärung eines Herrn aus dem Verein. Der Vorsitzende referirte sodann über das Ergebniss der in letzter Woche stattgefundenen Delegation zu Versammlungen des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, zum Delegirtenstage des Verbandes deutscher Seemaschinisten und zum Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins und theilte in Bezug auf den Verein der Seesteuerleute an der Weser mit, dass die Delegirten dort ein sehr reges Interesse der Mitglieder für den Verein vorgefunden hätten, dass es infolge dessen nach Ansicht der Delegirten nur der Einrichtung einer geregelten Geschäftsführung, Versendung von Nachrichten über das Wirken des Vereins an die dortigen Mitglieder, sowie ferner einer Verlegung des Vereinslokals bedürfe, um ein erneutes Emporblühen des Brudervereins herbeizuführen. Zu Vorstehendem seien die erforderlichen Schritte eingeleitet und dürfe man mit Zuversicht erwarten, dass der Verein in nächster Zeit wieder einen gedeihlichen Fortgang nehmen werde. Der Verband deutscher Seemaschinisten habe die Abänderung der Seemannsordnung auf die Tagesordnung seiner diesjährigen Delegirtenversammlung gesetzt gehabt. Nach einer äusserst eingehenden Debatte



in welcher hauptsächlich der Wunsch ausgesprochen sei, dass in Zukunft eine Einigung zwischen Maschinisten und Steuerleuten stattfinden und ein geeinigtes Vorgehen beider Kategorien von Schiffsofficiern erzielt werden möge, sei man dort zu der Ansicht gelangt, dass der Verband deutscher Seemaschinisten sich in allen Punkten den vom Verbande deutscher Seesteuerleute ausgearbeiteten Vorschlägen zur Abänderung der Seemannsordnung anschliessen wolle. Auf dem Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins sei sodann die Aufnahme unseres Vereins als Mitglied erfolgt, indem in dankenswerther Weise dem von uns vorgetragenen Wunsche auf Ermässigung des Beitragssatzes pro Kopf der Mitgliederzahl Rechnung getragen sei. Der von uns in Vorschlag gebrachte Satz von 50  $\delta$  wurde angenommen und dem Vereine das Recht zugebilligt worden, mit 3 Stimmen im Deutschen Nautischen Vereine vertreten zu sein. In der Versammlung wurden sodann Erhebungen angestellt über die Frage, bei welchen Hamburger Rhedereien die Steuerleute gezwungen wären die Vermittlung von Heuerleuten zur Erlangung einer Stellung in Anspruch zu nehmen, was welche Rhedereien die Steuerleute ohne Vermittlung der Heuerleute in Dienst stellen. Hierauf wurden noch einige Entschlüsse für in See gegangene Mitglieder zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 3. März 1897.

Reinfrachten zeigen im Allgemeinen keine Veränderungen. Salpeterfrachten bleiben nach wie vor sehr gedrückt. Getreidefrachten vom La Plata sind noch immer leblos; für die neue Lade von Californien notirt man für handliche Schiffe 26/3  $\delta$  direkt, für grössere 25/6  $\delta$ .  $\frac{1}{3}$  direkt. Ausfrachten bleiben behauptet. — Mit Nachstehendem einige Abschlüsse: „Maxwell“ Salpeterplatz/San Francisco 10/—, „America“ Australien/Salpeterplatz/Europa 32/6  $\delta$ .  $\frac{1}{3}$   $\delta$ . 6d für die Rundreise.

„Gang Schwalbe“ Ipswich/Mauritius 21/— pr. T. Phosphat. „Elisland“ Cardiff/Capetown 19/3 pr. T. Kohlen. „Alph“ Saigon/Reunion 17/—, Reis. „Pagar“ Calcutta/Boston 54.—, Jute. „British Princess“ Australien/San Francisco 12/3, Kohlen. „Gael“ 1516 T. R., Hamburg/Adelaide £ 1950.—, Option Sydney £ 1900.—

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Elye & Co.

New-York, den 19. Februar 1897.

Das vorwöchentliche Geschäft umfasst eine Anzahl von Ablässen für Getreide, die diejenigen in unserem letzten Bericht noch übersteigen. Diese Contracte erstrecken sich jedoch, was volle Verschiffungen betrifft, sowohl auf baldige, als auch auf spätere Beladung und, da seitdem keine neuen erwähnenswerthen Geschäfte gemacht wurden, dürfte sich ein bemerkbares Nachlassen in der Nachfrage für passende Räume in nächster Zukunft bemerkbar machen. Von den Nachbarhäfen werden für prompte Beladung allerdings noch immer grosse Dampfer gesucht, doch hat der dringende Bedarf für diese Schiffe etwas nachgelassen. Den Nachrichten vom Süden, besonders von den Golfhäfen zufolge scheint das Saisongeschäft beendet zu sein und wir schliessen aus dem zunehmenden Raumangebot für Holz von den Golfhäfen, dass die Rheder mit uns diese Ueberzeugung theilen. Auf dem Segelschiffmarkt hat sich Neues nicht ereignet. Raten für Kistenöl oder Stückgut nach dem fernem Osten bleiben fest. Namentlich für letztere Ladung ist die Nachfrage infolge des knappen Raumangebots besonders lebhaft. Holzräume vom Golf nach Südamerika wird nur wenig gesucht und Raten zeigen keine bemerkenswerthe

Änderung. Aehnliche Verhältnisse herrschen auf dem Markte in Bezug auf Schiffsbedürfnisse und wir können nicht über 2s 3d—2s 9d für Harz und 1s 3d extra für Terpentinspiritus je nach Grösse, von den südlichen Häfen nach Cork f. O. notiren. Für Petroleumräume nach Europa besteht absolut keine Nachfrage und Schiffe dieser Art, obgleich ohnehin knapp, haben Mühe, eine Fracht zu erhalten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ d.	15/	10	10a12/6
London, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	13/9	12/6
Glasgow, Dpfr.	3d.	20/	10/	15a17/6
Bristol	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	17/6
Hull	4	20/	15/	15a17/6
Leith	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	4d.	25/	15/	15a17/6
Hamburg	55 $\delta$	1 $\mathcal{M}$	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	15 cts.	12a16c.
Amsterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	15 cts.	12a16c
Copenhagen	3/6	25/	22/6	25.
Bordeaux	3/1 $\frac{1}{2}$	35 cents.	30c.	5 8.
Antwerpen	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6a20
Bremen	45 $\delta$ April	24c.	20 c.	12c.
Marseille	2/9.	22/6a25/	17/6	20/a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 18c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen 9-64d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dampfer	3/3	3/3	3/	3/3
Raff. Petrol. per Segel	.....	.....	2/3a3/	..... 20 $\frac{1}{2}$ a21c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segl.	17c.	19 $\frac{1}{2}$ c.	15c.	19 $\frac{1}{2}$ a20c.

## Büchersaal.

**Aufgaben aus dem Gebiete der Arithmetik und Algebra für Mittelschulen** von F. E. Köster, Navigationslehrer. II. Theil, II. Auflage. Verlag der Schulze'schen Hofbuchhandlung (A. Schwartz) in Oldenburg.

Wir verweisen auf die vor längerer Zeit erschienene II. Auflage des I. Theiles, die Aufgaben auf dem Gebiet der Algebra und Arithmetik, in der der Verfasser die Zusammenstellung nach Möglichkeit vereinfacht und dem Schüler zugänglich gemacht hatte. Auch die II. Auflage des II. Theiles hat diesen Anforderungen im vollen Maasse Rechnung getragen. In dem vorliegenden Buche ist besondere Rücksicht auf die quadratischen Gleichungen mit allgemeinen Zahlen genommen worden; der Inhalt des Buches ist durch Hinzufügung der Logarithmentafeln ein grösserer im Vergleich zur I. Auflage. Bei Berechnung der quadratischen Gleichungen ist dafür Sorge getragen den Schülern den Uebergang vom Leichten zum Schweren ganz allmählig vor Augen zu führen.

**Der wetterkundige Navigator. — Die Orkane.** — Eine ausführliche Ausweisung über die Windverhältnisse und über das Wetter, sowie über das Manöveriren in Stürmen und Wirbelstürmen, für die Segelrouten der ganzen Erde. Von W. Döring, Navigationslehrer. Schulze'sche Hof-Buchhandlung und Hof-Buchdruckerei A. Schwartz. Oldenburg und Leipzig.

Der in dritter Auflage erschienene Navigator von W. Döring hat entsprechend den neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Meteorologie, noch einen Anhang erhalten, welcher sich durchweg mit dem „Gesetz der Stürme“ beschäftigt; auf dem Boden der modernen Meteorologie stehend hat der Verfasser es verstanden in knapper, klarer Form, die neuesten

Forschungen auf diesem Gebiet dem Seemann zugänglich zu machen. Der Verfasser hat hierbei Bezug genommen auf die in allen Seemannskreisen beliebten „pilot charts“, ebenfalls hat er die Forschungen und Veröffentlichungen der Deutschen Seewarte für die wichtigsten Abschnitte seines Werkes zu Grunde gelegt. In seemannischen Kreisen wird dieses Buch gewiss Anerkennung finden, da die Bedingungen, „das Gesetz der Stürme“ kennen zu lernen, in jeder Weise erfüllt werden.

Das **Technikum der freien Hansestadt Bremen**, eine Staatsanstalt, hat zur Zeit 4 Abtheilungen. Die Baugewerkschule schliesst sich in ihrem Aufbau den königlich preussischen Anstalten an, im Sommer jedoch finden für solche, welche die Abgangsprüfung bestanden, noch Ausbildungskurse statt und zwar sowohl im Hochbau, um weitere Schulung im Entwerfen, namentlich im inneren Ausbau und in der mittelalterlichen Formenlehre zu ermöglichen, als auch im Tiefbau (Strassen-,

Wasser-, Brücken-, Eisenbahnbau u. s. w.) Kenntnisse in den Elementen des Tiefbauwesens sind heute sehr wichtig für alle jungen Techniker, welche im öffentlichen Baudienste eine Laufbahn einschlagen. — Die Abtheilung für Maschinenbau und Elektrotechnik ist mit allen Ansprüchen der Jetztzeit gerecht werdenden Laboratorien ausgestattet. Die Schüler werden demgemäss nicht allein durch Vorträge und Zeichenübungen, sondern vor allen Dingen durch praktische Uebungen in der Elektrotechnik, Elektrochemie u. s. w. ausgebildet. Zukünftige Elektrotechniker finden also die beste Gelegenheit, sich in Bremen auszubilden. In derselben Weise arbeitet die Schiffsbauerschule und die Seemaschinenschule. In allen Abtheilungen werden Abgangsprüfungen vor staatlicherseits ernannten Prüfungskommissionen abgehalten. Die Anstalt ist im verflossenen Jahre vom Reichsmarineamt besichtigt worden; das Reichsmarineamt hat im Anschluss daran eine Anzahl kaiserl. Beamten zur Ausbildung nach Bremen gesandt.

*Creolin-Pearson*

ist das wirksamste und billigste  
**Desinfectionsmittel u. Antisepticum**  
für Fabriken, Eisenbahnen, Rhedereien etc.

... Zur Desinfection der Schiffe benutzen wir eine Mischung von einem Weinglas Creolin zu einem Eimer frischen Wassers, sodass eine milchweisse Flüssigkeit entsteht. In den Salons, Zimmern, Closets und sonstigen Räumlichkeiten der Cajüten verwenden wir, um auch in die kleinsten Ritzen und Winkel die bereitete Flüssigkeit bringen zu können, Gummispritzen, dagegen in den Laderäumen, Zwischendecks, Mannschaftslogis etc. eine grössere Metallspritze, welche, am Mundstück mit einer feinen Brause versehen, einfach in einen Eimer der wie oben bereiteten Flüssigkeit gesetzt wird und dann einen Wasserstaub erzeugt, der überall hindringt. Zur Desinfection der Bilgen, Plaisirs etc. gossen wir kleine Quantitäten der Mischung in diese Räumlichkeiten bezw. Röhren hinein.

Wir bescheinigen hiermit, dass wir das von Ihnen empfohlene „Creolin-Pearson“ seit einiger Zeit auf den Dampfern unserer Linie eingeführt und es namentlich den Schiffen in der Brasilroute in reichlichem Maasse mitgegeben haben. Nach den übereinstimmenden Berichten unserer Capitaine hat sich dasselbe als ein sehr wirksames Desinfectionsmittel erwiesen, das in der Fieberperiode die besten Dienste geleistet; es wurde nicht allein zum Desinficiren der verschiedenen Räumlichkeiten, sondern auch in vielen Fällen als Medicament verwandt, und können wir das bei einigen Dampfern eingetretene gänzliche Fernbleiben von Krankheitsfällen während der jüngsten Fieberperiode in Brasilien zum grossen Theile dem seitens der Capitaine angeordneten ausgiebigen Gebrauch dieses Mittels zuschreiben.

Hamburg Südamerik. Dampfschiffahrts-Ges., gez.: Ad. F. Bernitt, Bureau-Chef.

Man verlange Prospeete und Preise von **William Pearson, Hamburg, Cremon S.**

**P. H. Iven Söhne**

**Segelmacher.**

— Gegründet 1750. —

Anfertiger von

**Flaggen, Persennigen, Markisen,**

**Steinhöft 9. HAMBURG.**

Vermiethung von **Flaggen und Persennigen**  
sowie Aufertigung von

**Rettungsringen- und Westen,**  
gefüllt mit Kork und Renntlihaaren.

Telephon: Amt I, 110.

**Carl Fr. Kraut,**

8 Baumwall **HAMBURG** Baumwall 8

**Lager aller Artikel  
für Maschinenbetrieb.**

Uebnahme von

**Kesselbekleidungen**  
mit präparirtem Filz und Isolir-Masse.  
**Cylinder- u. alle Arten Schmieröle.**

Patent-Schmierapparate.

**Francis-Patent-Boote.**

Fr. Schelling's Pat. Metall-Packung.

**THEODOR ZEISE**

**Eisen- und Bronze-Giesserei**

Altona - Ottensen.

Specialität:

✠ **Schiffsmaschinenguss** ✠

in jedem Gewicht nach Modell oder Zeichnung (Lehmformerei), wie: Grundplatten, Condensatoren, Ständer, Cylinder, Schieberkasten, Kolben, Cylinderdeckel, Ventile, Ventilkasten, ganze Rohrleitungen, Drucklager, Sternrohre, Sternrohrbüchsen, Presscylinder, Plunger etc.

**Schiffsguss**

wie Klüsen, Poller, Lappklampen, Bootsträger, Daviteinsätze etc.

**Reffellarmaturen,** Roststäbe, Feuerbrücken, Rostenträger etc.

**Schiffsschrauben und Schiffsschraubenflügel aus Eisen und Bronze.**

**Schiffsschrauben System Zeise, D. R. P. No. 46588**

mit dem höchsten Nutzeffect bei ausserordentlich ruhigem Gang, seit Jahren eingeführt bei vielen grossen Rhedereien.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungsverkäufer des In- und Auslandes, sowie die Verlags- und Annoncen-Expeditionen nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Verlagshandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, No. 1.

Abendungen und Expeditiionsangelegenheiten an die Verlags- und Annoncen-Expedition Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinböf 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags- und Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Alle Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1897 No. 11.

Hamburg, den 13. März

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Entwicklung des Verkehrs zur See in Hamburg. — Gegenüberstellung der Seemannsstatistik vom 27. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung abgegebenen Abänderungsvorschläge. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Sprechsaal. — Nachrichten.

### Auf dem Ausguck.

Die Verwendung farbiger Mannschaften auf europäischen Kauffahrteischiffen ist bekanntlich ein Vorliebe kultivirtes Feld für die socialdemokratische Agitation. In diesem Punkte stehen der socialdemokratischen Partei auch alle diejenigen zu Seite, die für die deutsche Schifffahrt ein Wohlwollen und Verständniss nicht viel übrig lassen. Es wird behauptet, die Heuern der deutschen Schiffe werden durch die Verwendung farbiger Mannschaften in einem Maasse herabgedrückt. Wenn Schiffe, die im afrikanischen oder chinesischen Küstenverkehr jahre lang beschäftigt sind, ohne je nach Europa zurückzukehren, Eingeborene anheuern, so geschieht dies in dem berechtigten Wunsche, Mannschaften zu haben, die den Anforderungen des Klimas gewachsen sind. Billiger stellt sich Dies nur insofern, als die Pflege- und Arbeitersatzkosten für die durch tropische Krankheiten arbeitsunfähig gewordenen Europäer bzw. Deutschen mit in Betracht gezogen werden. Unter diesem Gesichtspunkte betrachtet, decken sich die materiellen Vortheile mit den humanitären Anforderungen durchaus. Niedrigere Heuern der „exotischen“ Seeleute allein bedeuten durchaus nicht immer Ersparnisse für die Rhederei, denn die Differenz wird mehr wie ausgeglichen durch die nöthigende höhere Bemannungszahl. Welche Rolle spielen die farbigen Seeleute unter den Bedingungen der nach Deutschland zurückkehrenden

deutschen Schiffe spielen, das zeigt die soeben veröffentlichte Statistik des Hamburger Seemannsamtes. Unter 76 831 Seeleuten, die im Laufe des Jahres 1896 angemustert wurden, waren 4 Afrikaner, 78 Chinesen, 61 Japaner, 77 Laskaren und 27 Westindier, insgesamt 247 Farbige oder 0,3 Prozent.

Mc Kinley hat in seiner Botschaft die Frage der Hebung der amerikanischen Handelsmarine etwas spärlich behandelt. Seine Ausführungen beschränkten sich darauf, den trostlosen Zustand der amerikanischen Schifffahrt zu schildern und zu betonen, dass etwas zu ihrer Hebung geschehen müsse. „Obwohl die Vereinigten Staaten,“ so führte er aus, „auf jedem anderen Gebiete des Erwerbslebens sich mit bewunderungswürdiger Schnelligkeit entwickelt hätten, sei die amerikanische Kauffahrteiflotte ständig zurückgegangen, bis sie, sowohl was die Zahl ihrer Schiffe wie auch die Gesamtzahl der Register-Tons anbelange, noch hinter den Zahlen zurückgeblieben sei, welche vor dem Secessionskriege bestanden hätten. Die Angelegenheit der Handelsmarine verdiene daher eingehende Beachtung.“ Ueber die Zurückhaltung in Bezug auf die Mittel zur Hebung des Uebelstandes braucht man sich nicht zu wundern, denn die amerikanischen Gelehrten sind sich bekanntlich über diesen Punkt noch uneinig und schwanken zwischen Differenzialzöllen auf die mit fremder Flagge eingeführten Güter und Schifffahrtsprämien. Von diesen beiden Hausmittelchen dürfte für die konkurrierende aus-



ländische Schifffahrt das letztere das kleinere Uebel sein. Das Radikalmittel einer „free ship bill“ ist bei Mc Kinley und seiner Gefolgschaft natürlich verpönt.

Woher die Bezeichnung „Ton“, „Tonne“ für das Raum- und Tragfähigkeitsmaass eines Schiffes kommt, darüber äusserte sich der bekannte Schiffsbau-Ingenieur Steinhaus in einem Vortrag den er kürzlich im Hamburger Bezirksverein Deutscher Ingenieure gehalten. Das Bedürfniss, die Grösse der Schiffe nicht allein nach ihren Dimensionen, sondern auch nach Rauminhalt und Tragfähigkeit zu messen, machte sich schon im 15. Jahrhundert geltend. Als erster Anhalt für die Grösse der Schiffe dienten damals höchstwahrscheinlich eine gewisse Art von Fässern, mit Wein gefüllt, welche in den Häfen eingeführt wurden. Man bestimmte die Grösse der Schiffe nach der Aufnahmefähigkeit solcher Fässer und wurde hiernach das Fass oder die Tonne als Einheit angenommen. — Für andere Schiffsgüter mag die damalige Grössenbestimmung der Schiffe nach Tonnen wohl nur auf Schätzung beruht haben. — Anfang des 16. Jahrhunderts versuchte man in England, die Ladefähigkeit des Schiffes durch Berechnung annähernd zu bestimmen und fragte sich, ob der Laderaum, oder die Tragfähigkeit des Schiffes zu gelten habe. Man entschied sich jedoch für das letztere, da schon früher bestimmt worden war, dass jedes einzuführende Fass Wein nicht unter 252 Gallonen halten dürfte und weil das specifische Gewicht des Weines und des Seewassers nahezu gleich sind, so lag es nahe, ein solches Fass (Tonne), welches auf 2240 Pfund berechnet war, als Einheitsmaass für eine Gewichtstonne anzunehmen, wie diese noch heute als engl. Tonne gilt.

Der im Reichsamt des Innern ausgearbeitete Entwurf einer revidirten Seemannsordnung, mit dessen Abdruck wir heute beginnen, dürfte in seemannischen Kreisen einem lebhaften Interesse begegnen. Man darf wohl sagen, die Regierung hat keine Mühe gescheut, um sich einen richtigen Einblick in die einschlägigen Verhältnisse zu verschaffen und jeder Interessentengruppe ist ausreichende Gelegenheit geboten worden, ihre Wünsche zur Geltung zu bringen. Der sprichwörtliche grüne Tisch bildet freilich ein unentbehrliches Attribut zum Aufbau der Gesetze: trotzdem wird man dem hier in Frage stehenden Entwurfe nicht den Vorwurf machen können, dass er in seiner Entstehung allzu sehr von Ideen beherrscht worden ist, die dem praktischen Leben fremd sind. Das seemannische Element hat zu den Berathern des neuen Gesetzes das grösste Kontingent gestellt und nicht nur Rheder, Kapitäne, Steuerleute, Maschinisten etc. sind

bei der Zusammenfügung dieses Gesetzentwurfes zu Wort gekommen, auch den Vertretern aus dem Stande der Matrosen, Heizer, Trimmer ist Gelegenheit geboten worden, — wie man auf seemannisch sagt — ihr „Verscheel“ dazu zu geben. Alle Wünsche wird der Entwurf zwar nicht befriedigen und wir glauben vorausszusehen, dass er namentlich von Seiten der socialdemokratischen Partei nicht gerade eine liebevolle Beurtheilung finden wird. Dem gegenüber ist es von Werth, schon jetzt darauf aufmerksam zu machen, dass die dem Stande der Schiffsmannschaften entnommenen Auskunftspersonen, unter denen auch das socialdemokratische Element vertreten war, im Allgemeinen wenig begründete Einwendungen gegen die Bestimmungen des Entwurfes erhoben. Wir behalten uns vor, auf die Einzelheiten des Entwurfes später eingehend zurückzukommen. Für heute sei nur darauf aufmerksam gemacht, dass manche Bestimmungen rein instruktiver Natur in das Gesetz aufgenommen sind, lediglich zum Zwecke, um auch unter allen betheiligten Kreisen möglichst Klarheit über die Grenzen ihrer Befugnisse, ihre Rechte und Pflichten zu verbreiten. Der Seemann ist weit häufiger ein Rechtsverdreher — man denke nur an die Bezeichnung „Seeadvokat“ — als ein Rechtsgelehrter und der Sprachgebrauch der Gesetze ist ihnen begreiflicherweise fremd. Ohne das Gesetz mit unnötigem Ballast zu beschweren, hat man doch Alles darin aufgenommen, was zu seiner Erläuterung dienen könnte.

Die Ankunft des Riesendampfers „Pennsylvania“ im Hamburger Hafen hat im Laufe der verflossenen Woche das Interesse der Hamburger Bevölkerung in hohem Maasse in Anspruch genommen. Das mächtige Schiff hat einen wahren Berg von Ladung angebracht. Die Leviathane scheinen übrigens immer mehr in Mode zu kommen. Die White Star Linie hat einen Dampfer in Auftrag gegeben, der an den „Great Eastern“ heranreicht. Der „Oceanic“, so soll das Schiff heissen, wird eine Länge von 704' erreichen, 25' mehr als Brunels etwas verfrühte Schöpfung. Die Tonnage wird sich auf 17 000 Tons belaufen. Auch von der Cunard Linie heisst es, dass sie mit einem Neubau schwanger gehe, der den „Oceanic“ angeblich in den Dimensionen noch überragen soll. Es lohnt sich bei dieser Veranlassung darauf hinzuweisen, dass bei den Maschinen dieser beiden neuen Monstreschiffe, das Schlick'sche System zur Anwendung kommt. Es ist dies ein Zeichen das die Engländer auch auf dem Gebiete des Schiffbaues deutschen Erfindungen die Anerkennung nicht versagen können.

Auf Spitzbergen wird in diesem Jahre eine Postanstalt errichtet werden, was sicher von der immer grösser werdenden Zahl der Spitzbergen besuchenden Reisenden mit Freuden begrüsst werden wird. Die gedachte Postanstalt im arktischen Norden wird von der norwegischen Postverwaltung errichtet, die dem internationalen Bureau des Weltpostvereins in Bern von dieser Absicht Anzeige gemacht und gleichzeitig mitgetheilt hat, dass ein provisorisches Postbureau bereits in der diesjährigen Reisesaison in Betrieb treten soll. Damit die spitzbergische Postanstalt zum Weltpostverein gehört, ist ein Zusatz in den einschlägigen Bestimmungen des Weltpostvereins erforderlich, ähnlich wie dies für die in Apia (Samoa-Inseln) und Shanghai bestehenden deutschen Postanstalten der Fall ist. Da diese deutschen Postanstalten in Ländern liegen, die ausserhalb des Weltpostvereins stehen, war hier wie in allen ähnlichen Fällen eine besondere Bestimmung nöthig. Eine solche beantragt nun auch die norwegische Postverwaltung, damit die auf Spitzbergen zu errichtende Postanstalt als unter dem norwegischen Postwesen stehend betrachtet wird. Die Entscheidung hierüber steht den zum Weltpostverein gehörigen Postverwaltungen zu. Eine norwegische Dampfergesellschaft ist bereits im vorigen Sommer in glücklicher Weise mit der Errichtung einer regelmässigen Verbindung zwischen Norwegen und Spitzbergen vorgegangen. Die Verbindung wurde von dem Dampfer „Lofoten“ der Vesteraalenschen Dampfschiffsgesellschaft unterhalten und ging auf der Linie zwischen Hammerfest und der Adventbai von statten. Diese ist eine Bucht des Eisfjords an der Westküste Spitzbergens. Hier finden die Spitzbergenreisenden nicht nur bequemes Unterkommen, sondern auch Gelegenheit zu Jagdausflügen zu Lande und zu Wasser unter Leitung erfahrener Eismeerschiffer. Der Dampfer „Lofoten“ selbst wird in diesem Sommer, wie wir der „Voss. Ztg.“ entnehmen, von einem Eismeerkenner ersten Ranges, dem Kapitän Sverdrup, geführt, der gegenwärtig in einem Häuschen bei Christiania lebt, dessen Sinn und Neigung aber beständig auf die höchsten Polargebiete gerichtet ist.

Nach Beendigung des chinesisch-japanischen Krieges verbreitete sich die Nachricht, dass eine japanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ins Leben gerufen worden solle, um Verbindungen mit Ostasien und Europa aufrecht zu erhalten; und heute findet bereits die Befrachtung eines japanischen Schiffes in England statt. Das erste unter japanischer Flagge erscheinende Schiff heisst „Tosa-Maru“, es ladet in Middlesborough, um dann über Antwerpen nach seinem Ausgangshafen Yokohama zurückzukehren. Das nächste Schiff welches in

England erwartet wird ist die „Kanagawa-Maru“, 5824 Tons mit 14 Seemeilen-Geschwindigkeit; für die darauf folgenden drei Schiffe ist der Fahrplan bereits endgültig festgesetzt. Diese Post-Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche bekanntlich den Namen „Nippon Yusen-Kaisha“ führt, beabsichtigt vorläufig einen monatlichen Verkehr einzuführen, bis die im Bau befindlichen Schiffe in Dienst gestellt sind; später wird eine halbmonatliche Verbindung stattfinden. Die Gesellschaft giebt dem Doppelschraubensystem den Vorzug, denn 10 Dampfer, mit solchen Maschinen ausgerüstet und von je 5800 Tons Wasserverdrängung sind bereits im Bau und zwei Schiffe in letzter Zeit vom Stapel gelaufen. Die sämtlichen Dampfschiffe sind mit besonderer Rücksicht auf die ostasiatische Fahrt gebaut, mit den neuesten Einrichtungen zum schnellen Löschen und Laden versehen und durchweg electricisch beleuchtet. Auf die Ausstattung der Kajüten 1. und 2. Classe ist grosse Sorgfalt verwandt. Die Durchschnittsfahrt wird 12 Meilen betragen. Sämtliche alte Schiffe, die, während des Baues der neuen, für die europäische Fahrt noch im Gebrauch sind, sollen später der australischen und pacifischen Route zugetheilt werden. Es ist eigenthümlich, dass fast alle Officiere Engländer sind. Da einige der neuen Schiffe aus den Kriegsentschädigungskosten bezahlt sind, andere aus einem Theile der ganz bedeutenden Subvention, die die japanische Regierung der Gesellschaft bis jetzt gewährt hat, so unterstehen diese Schiffe einer öfteren Inspection seitens des Staates. Zur Zeit verfügt die Gesellschaft über einen Bestand von 65 Dampfern mit 135,635 Tons Raumgehalt, sie wird nach Fertigstellung der 12 neuen Schiffe einen Total Raumgehalt von 205 236 Tons aufweisen können. Die Rhederei hofft dann das lang gehegte Projekt einer Schwarzen-Meer-Linie verwirklichen zu können. Von den 65 Dampfern der Gesellschaft waren 21 früher in englischem Besitz, ebenso werden die 12 neuen auf englischen Werften gebaut. Wenn sich die Schifffahrt Japans so weiter entwickelt, wird dieser Staat jedenfalls in absehbarer Zeit ein gefährlicher Nebenbuhler Englands und Deutschlands werden.

### Die Entwicklung des Verkehrs zur See in Hamburg.

Dargestellt von Fab. Landau.

Nachdruck verboten.

Die Zeiten ändern sich und die Anschauungen was am besten dem Gedeihen des Welthandels frommt ändern sich mit ihnen. Während in der „guten alten Zeit“ die Absperrung eines Landes gegen einen Austausch geistiger und materieller Produkte mittelst einer „chinesischen Mauer“ als

höchste Staatsweisheit angepriesen und befolgt ward, sehen wir das Streben einer jetzigen kulturellen und wirthschaftlich rationellen Politik dahin gehen, einen möglichst freien und ungehinderten Verkehr zwischen allen Staaten und Welttheilen zu ermöglichen.

Wenn auch mancherseits gegen diese Offenbarung, welche die Theorie schon lange predigte und die Praxis erst in den letzten Jahrzehnten mit factischen Argumenten beweisen konnte, angekämpft wird, die „freien Städte“, diese vereinzelt Breschen in jener Mauer des deutschen Reiches, bieten den unumstösslichen Beweis, dass eine „freie Handelsbewegung“ die besten Früchte mit sich bringt.

Zu dieser ökonomischen Betrachtung, sind wir von den Thatsachen veranlasst worden, indem wir die ersten Daten über die Seeschifffahrt und den Handel Hamburgs, den, in vergangenen Jahrhunderten vom Fiscus errichteten Schranken, zu verdanken haben.

Welche Wendung die Handelspolitik der Völker und der Regierungen genommen hat, können wir daraus ersehen, dass die Daten über den Verkehr, welche früher nur seitens der Zollverwaltungen notirt wurden, jetzt (auch in der freien Hansastadt Hamburg existirt eine Deklarationspflicht für Ein- und Ausfuhr) nur deshalb bearbeitet werden, um ein richtiges statistisches Material zu besitzen, welches als Grundlage für alle gesetzlichen Experimente angesehen und geachtet wird.

Jener Kraft, die das Böse will, und das Gute schafft, den früheren Zollschranken haben wir es somit zu verdanken, wenn wir Vergleichen über den Seeverkehr in Hamburg im 16. und 17. Jahrhundert und der Jetztzeit anstellen können. Fragmentsverzeichnisse über angekommene oder abgegangene — „tho der See“ — Schiffe sind uns in den „Schiffsbüchern“ im hiesigen Staatsarchive und in sonstigen Listen seit 1590 erhalten geblieben.

Aus den nahezu vollständigen Schiffsbüchern folgender Jahre, ersehen wir die Anzahl der jährlich in Hamburg angekommenen Seeschiffe:

Im Jahre	Schiffe.	Im Jahre	Schiffe.	Im Jahre	Schiffe.
1590	1107	1602	1330	1620	1145
1591	1001	1604	1174	1623	1544
1592	1172	1606	1344	1624	1530
1594	1227	1607	1497	1625	1356
1595	1223	1609	1487	1628	1594
1596	1278	1611	1291	1629	1971
1597	1076	1612	1336	1632	1826
1598	1286	1615	1485	1633	1682
1601	1167	1617	1452		

Vollständiges und mit allen Angaben versehenes Material, welches zu einer Vergleichung auszunutzen ist, bieten die Schiffsbücher für 1623, 1625, 1629, 1632 und 1633. Das übersichtlichst geführte Schiffsbuch ist dasjenige vom Jahre 1625

und wollen wir daher die detaillirte Anzahl der damals von hier abgegangenen Schiffe und Lasten nachstehend anführen.

1. Nordwestdeutsche Küste 327 Schiffe 2984 Lasten, darunter nach Emden 114 Schiffe mit 1090 Lasten, Bremen 76 Schiffe und 821 Lasten, Norden 30 Schiffe und 295 Lasten. Oldenburg 24 Schiffe und 142 Lasten u. s. w.

2. Elbe 3 Schiffe mit 17 Lasten.

3. Schleswig-Holstein 152 Schiffe mit 1696 Lasten; darunter nach: Tönning 37 Schiffe und 329 Lasten, Husum 29 Schiffe und 178 Lasten, die Eider 20 Schiffe und 150 Lasten, Romsö 12 Schiffe und 64 Lasten u. s. w.

4. Deutsch-polnisch-schwedische Ostseeküste 37 Schiffe mit 1845 Lasten; darunter nach: Danzig 17 Schiffe und 953 Lasten, Lübeck 5 Schiffe und 265 Lasten, Stettin 3 Schiffe und 100 Lasten, Königsberg 1 Schiff und 58 Lasten u. s. w.

5. Dänemark 87 Schiffe mit 1268 Lasten; darunter nach: Ribe 36 Schiffe und 113 Lasten, Rinkjöbing 7 Schiffe und 39 Lasten der Sund 7 Schiffe und 332 Lasten, Kopenhagen 1 Schiff und 24 Lasten u. s. w.

6. Norwegen 45 Schiffe mit 2048 Lasten.

7. Schweden 10 „ „ 302 „

8. Russland 2 „ „ 100 „

(nach Archangel)

9. Die Niederlande 896 Schiffe mit 10599 Lasten; darunter nach: Enkhuizen 240 Schiffe und 2876 Lasten, Amsterdam 161 Schiffe und 2927 Lasten, Makkum 60 Schiffe und 573 Lasten, Rotterdam 11 Schiffe und 200 Lasten u. s. w.

10. Grossbritannien 57 Schiffe mit 2031 Lasten; darunter nach: Newcastle 26 Schiffe und 869 Lasten, London 8 Schiffe und 286 Lasten u. s. w.

11. Frankreich 50 Schiffe mit 2351 Lasten; darunter nach: Rouen 20 Schiffe und 698 Lasten, Marseille 2 Schiffe und 200 Lasten, Nantes 1 Schiff und 64 Lasten u. s. w.

12. Spanien und Portugal 98 Schiffe mit 6103 Lasten; darunter nach: Cadix 23 Schiffe und 755 Lasten, Lissabon 19 Schiffe und 1394 Lasten, Malaga 16 Schiffe und 1060 Lasten u. s. w.

13. Italien 1 Schiff mit 200 Lasten. (Venedig)

14. Island 4 Schiffe mit 205 Lasten.

15. Newfoundland 2 „ „ 200 „

16. Nicht bezeichnet wohin: 30 Schiffe mit 300 Lasten.

Die Tragfähigkeit einzelner Schiffe ist nirgends zu ersehen. Das grösste in den Registern vorkommende Schiff ist das 1625 nach Venedig gehende von 200 Lasten; 1610 wird eins mit 150, 1615 eins mit 130, 1617 eins mit 120 Lasten erwähnt. Die kleinsten Schiffe haben  $\frac{1}{2}$  Last und kommen im Nahverkehr mit der nordwestdeutschen und holsteinischen Küste oft vor.



Auf Anregung der Commerz-Deputation, wurden im Rath- und Bürger-Convent vom 26. Juni resp. 25. November 1844, die erforderlichen Mittel bewilligt um das auf dem Zoll-Comptoir vorkommende Material zu tabellisiren und zu Jahresübersichten des hamburgischen Handels- und Schifffahrts-Verkehrs fortlaufend zu bearbeiten. Die ersten, für die Jahre 1845—1848 sind im Jahre 1850 im Druck erschienen.

Mit wenigen Aenderungen und Ergänzungen werden derartige Tabellen jährlich veröffentlicht und können wir an der Hand derselben die Dimensionen und die Richtung des Verkehrs im hiesigen Hafen genau verfolgen.

In Folgendem wollen wir die in den Jahren 1845, 1875 und 1895 hier angekommenen Seeschiffe nach deren Flaggen, Trägfähigkeit und Besatzung in absoluten wie relativen Zahlen darstellen.

	Schiffe überhaupt:						Darunter in Ballast oder leer:					
	1845	in %	1875	in %	1895	in %	1845	%	1875	%	1895	%
Hannoversche	1118	28,02	—	—	—	—	170	15,2	—	—	—	—
Grossbritannische	1050	26,31	1958	47,25	3337	35,35	19	1,8	56	2,9	141	4,2
Dänische	482	12,08	95	2,29	294	3,11	50	10,4	16	16,8	56	19,9
Hamburgische	481	12,05	538	12,99	2489	26,36	41	8,5	79	14,7	378	15,2
Niederländische	301	7,54	225	5,43	423	4,48	12	4,0	29	12,8	73	17,5
Oldenburgische	107	2,68	102	2,46	102	1,08	4	3,7	11	10,8	21	20,6
Französische	98	2,52	47	1,14	75	0,79	—	—	3	6,4	2	2,7
Schwedische	62	1,55	41	0,99	156	1,65	2	3,2	4	10,0	40	25,6
Norwegische	58	1,45	131	3,16	427	4,52	—	—	9	6,9	44	10,4
Bremische	47	1,17	78	1,88	816	8,65	1	2,1	30	38,8	307	29,1
Preussische	45	1,12	851	20,53	1169	12,38	—	—	247	29,0	581	49,8
Russische	31	0,77	9	0,22	35	0,37	—	—	1	11,1	3	8,6
Spanische	27	0,68	11	0,26	43	0,45	9	33,3	1	0,9	7	16,3
Nordamerikanische	26	0,65	24	0,58	1	0,01	—	—	1	0,4	—	—
Portugiesische	15	0,38	8	0,19	—	—	—	—	—	—	—	—
Lübecker	10	0,25	3	0,08	—	—	—	—	1	33,3	—	—
Mecklenburger	9	0,22	12	0,29	9	0,10	—	—	2	16,6	1	11
Helgoländer	7	0,18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterreichische	6	0,15	2	0,05	12	0,13	—	—	—	—	3	25
Neapolitanische	3	0,07	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chilenische	2	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kniphäuser	2	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Argentinische	1	0,02	1	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—
Sardinische	1	0,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Venezuelanische	1	0,02	2	0,05	—	—	—	—	—	—	—	—
Belgische	—	—	1	0,02	28	0,29	—	—	—	—	2	0,7
Italienische	—	—	5	0,12	23	0,24	—	—	1	2,0	1	0,4
Brasilianische	—	—	—	—	2	0,02	—	—	—	—	—	—
Griechische	—	—	—	—	2	0,02	—	—	—	—	—	—
Total	3990	100	4144	100	9443	100	308	—	491	—	1660	—

In den 51 Jahren über welche unsere Darstellung sich erstreckt, ist die Anzahl der hierorts angekommenen Seeschiffe von 3990 auf 4144 resp. auf 9443 gestiegen; oder in Verhältnisszahlen von 100 auf 103,9 beziehungsweise 236,7. In der ersten Hälfte dieser Periode war die Zunahme der Anzahl der Schiffe zwar sehr klein doch tritt bei der folgenden Aufstellung der Tragfähigkeit ein beträchtliches Mehr zu Tage. Die Anzahl der leer oder in Ballast angekommenen Seeschiffe stieg im Verhältniss zu den angekommenen überhaupt von 0,77% im Jahre 1845 auf 11,9% im Jahre 1875 resp. 17,6% im Jahre 1895 oder von 100 auf 159,4 resp. 539. Die progressive Steigerung der leer ankommenden Schiffe ist sowohl für den Handel als überhaupt für die Rheder von grossen Nachtheil.

Die hannöversche Flagge, unter welcher 1845 die meisten Schiffe hierorts ankamen, ist im Jahre 1875 (wie die Helgoländer, Neapolitisch und Kniphäuser) aus der obigen Tabelle verschwunden; und ist die Führung nunmehr der grossbritannischen verblieben. Die preussischen Schiffe, welche 1845 mit nur 1,12% vertreten sind, stehen jetzt in der zweiten Reihe. Die in Hamburg beheimatheten Schiffe, welche vor einem halben Jahrhundert nur ca. den achten Theil aller angekommenen repräsentirten, brachten es im letzten Berichtsjahr auf mehr als das Doppelte.

Der Löwenantheil an den leer angelangten Fahrzeugen fiel 1845 an die spanische Flagge, 1875 an Bremen und 1895 an Preussen.

# Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 27. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge.

Erster Abschnitt. Einleitende Bestimmungen.

## Seemannsordnung.

§ 2. Schiffer im Sinne dieses Gesetzes ist der Führer des Schiffes (Schiffskapitän), in Ermangelung oder Verhinderung desselben dessen Stellvertreter.

§ 3. Zur „Schiffsmannschaft“ („Mannschaft“) werden auch die Schiffsofficiere mit Ausschluss des Schiffers gerechnet, desgleichen ist unter „Schiffsmann“ auch jeder Schiffsofficier mit Ausnahme des Schiffers zu verstehen.

Personen, welche, ohne zur Schiffsmannschaft zu gehören, auf einem Schiffe als Maschinisten, Aufwärter, oder in anderer Eigenschaft angestellt sind, haben dieselben Rechte und Pflichten, welche in diesem Gesetze in Ansehung der Schiffsmannschaft festgesetzt sind. Es macht hierbei keinen Unterschied, ob sie von dem Schiffer oder von dem Rheder angenommen worden sind.

§ 4. Seemannsämtler sind innerhalb des Bundesgebiets die Musterungsbehörden der einzelnen Bundesstaaten und im Auslande die Consulate des Deutschen Reichs.

Die Errichtung der Musterungsbehörden innerhalb des Bundesgebiets steht den Landesregierungen nach Maassgabe der Landesgesetze zu. Die Geschäftsführung derselben unterliegt der Oberaufsicht des Reichs.

## Zweiter Abschnitt.

§ 5.

Ist der Schiffsmann ein Deutscher, so darf er vor vollendetem vierzehnten Lebensjahre zur Uebernahme von Schiffsdiensten nicht zugelassen werden, auch hat er sich über seine Militärverhältnisse, sowie, wenn er noch der väterlichen Gewalt unterworfen, oder minderjährig ist, über die Genehmigung des Vaters oder Vormundes zur Uebernahme von Schiffsdiensten auszuweisen.

Mit dem Seefahrtbuch ist dem Schiffsmann zugleich ein Abdruck der Seemannsordnung und des Gesetzes betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute auszuhändigen.

§ 6.

Kraft derselben wird der Minderjährige einem Grossjährigen gleichgeachtet, insoweit es sich um den Abschluss von Heuerverträgen, die aus ihnen hervorgehenden Rechte und Pflichten und das gerichtliche Verfahren darüber handelt.

§ 7.

Wird der Verlust glaubhaft gemacht, so ist diesem Vermerke zugleich eine Bescheinigung des Seemannsamtes über die früheren Rang- und Dienstverhältnisse, sowie über die

## Abänderungsvorschläge der Technischen Kommission für Seeschifffahrt.

§ 1 unverändert.

§ 2. Die Besatzung eines Schiffes besteht aus:

- a) dem Schiffer,
- b) den Schiffsofficieren und
- c) der Schiffsmannschaft.

§ 3. a) Schiffer im Sinne dieses Gesetzes ist der Führer des Schiffes (Schiffskapitän), in Ermangelung oder Verhinderung desselben dessen Stellvertreter.

b) Zu den Schiffsofficieren gehören diejenigen Angestellten, welche zur Ausübung ihres Berufes eines staatlichen Befähigungsnachweises bedürfen, ausserdem die Aerzte, Proviant- und Zahlmeister. Die Schiffsofficiere sind Vorgesetzte der Schiffsmannschaft und haben als solche für die pünktliche Ausführung der Befehle des Schiffers Sorge zu tragen. Im Uebrigen regelt sich ihre rechtliche Stellung nach den für die Schiffsmannschaft geltenden Bestimmungen, soweit nicht ausdrücklich Anderes festgesetzt ist. Auf Dampfschiffen ist der wachthabende Steuermann der Vorgesetzte des wachthabenden Maschinisten.

c) Zur Schiffsmannschaft (Mannschaft) werden mit Ausschluss des Schiffers und der Schiffsofficiere alle, auch die weiblichen Schiffsangestellten, gerechnet. Ebenso ist unter Schiffsmann auch die weibliche Schiffsangestellte zu verstehen. Der Schiffer regelt den Dienst an Bord und bestimmt, wer auf einem Schiffe ausser den Schiffsofficiern als Vorgesetzter zu gelten hat.

§ 4. Zur Ausführung der Seemannsordnung bestehen Seemannsämtler, deren Geschäftsführung der Oberaufsicht des Reichs unterliegt.

Die Seemannsämtler werden innerhalb des Reichsgebietes von den Landesregierungen errichtet. Im Auslande sind die Kaiserlichen Consulate Seemannsämtler.

## Seefahrtbücher und Musterung.

§ 5, Absatz 1 unverändert.

Ist der Schiffsmann ein Deutscher, so darf er vor vollendetem vierzehnten Lebensjahre zur Uebernahme von Schiffsdiensten nicht zugelassen werden, auch hat er sich über seine Militärverhältnisse, sowie, wenn er noch minderjährig ist, über die Genehmigung des Vaters oder Vormundes zur Uebernahme von Schiffsdiensten auszuweisen.

Mit dem Seefahrtbuch ist dem Schiffsmann zugleich ein Abdruck der Seemannsordnung, des Gesetzes, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute, und einer amtlichen Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemännischen und haltseemännischen Bevölkerung auszuhändigen. Der Bundesrath kann bestimmen, dass und inwieweit als Schiffleute nur solche Personen angemustert werden dürfen, welche bei einer ärztlichen Untersuchung ihres Gesundheitszustandes für den zu übernehmenden Dienst sich als geeignet erweisen.

§ 6, Absatz 1 unverändert.

Kraft derselben wird der Minderjährige einem Grossjährigen gleichgeachtet, insoweit es sich um den Abschluss von Heuerverträgen, die aus ihnen hervorgehenden Rechte und Pflichten und das gerichtliche Verfahren darüber handelt. Grossjährige Personen, die unter väterlicher Gewalt stehen, bedürfen der Genehmigung des Vaters nicht.

§ 7, Absatz 1 unverändert.

Wird der Verlust glaubhaft gemacht, so ist diesem Vermerke zugleich eine Bescheinigung des Seemannsamtes über die früheren Rang- und Dienstverhältnisse, sowie über die Dauer

Dauer der Dienstzeit, insoweit der Schiffsmann sich hierüber genügend ausweist, beizufügen.

§ 11. Die Anmusterung besteht in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages vor einem Seemannsamt. Sie muss für die innerhalb des Bundesgebiets liegenden Schiffe unter Vorlegung der Seefahrtsbücher vor Antritt oder Fortsetzung der Reise, für andere Schiffe, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, erfolgen.

§ 12.

Die Musterrolle muss enthalten: Namen und Nationalität des Schiffes, Namen und Wohnort des Schiffers, Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmannes, und die Bestimmungen des Heuervertrages, einschliesslich etwaiger besonderer Verabredungen. Insbesondere muss aus der Musterrolle erhellen, was dem Schiffsmann für den Tag an Speise und Trank gebührt. Im Uebrigen wird die Einrichtung der Musterrolle vom Bundesrath bestimmt.

§ 16. Die Abmusterung besteht in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältniss ausscheidenden Mannschaft. Sie muss, sobald das Dienstverhältniss beendet ist, erfolgen, und zwar, wenn nicht ein Anderes vereinbart wird, vor dem Seemannsamt desjenigen Hafens, wo das Schiff liegt, und nach Verlust des Schiffes vor demjenigen Seemannsamt, welches zuerst angegangen werden kann.

§ 17. Vor der Abmusterung hat der Schiffer dem abzumusternden Schiffsmann im Seefahrtsbuch die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen, auf Verlangen auch ein Führungszeugniss zu ertheilen. Das letztere darf in das Seefahrtsbuch nicht eingetragen werden.

§ 22. Wenn der Bestand der Mannschaften Aenderungen erfährt, bei welchen eine Musterung (§ 10) nach Maassgabe vorstehender Bestimmungen unausführbar ist, so hat der Schiffer, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, bei demselben unter Darlegung der Hinderungsgründe die Musterung nachzuholen, oder, sofern auch diese nachträgliche Musterung nicht mehr möglich ist, den Sachverhalt anzuzeigen. Ein Vermerk über die Anzeige ist vom Seemannsamt in die Musterrolle und in die Seefahrtsbücher der beteiligten Schiffleute einzutragen.

§ 23.

Die Bestimmung über die in gleicher Höhe für alle Seemannsämt innerhalb des Bundesgebiets festzustellenden Kosten bleibt dem Bundesrath vorbehalten.

### Dritter Abschnitt.

§ 28. Die Verpflichtung des Schiffsmannes, sich mit seinen Effekten an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten, beginnt, wenn nicht ein Anderes bedungen ist, mit der Anmusterung.

§ 30. Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers unweigerlich

der Dienstzeit und über die dem Seemann anzurechnenden Beitragswochen für die Invaliditäts- und Altersversicherung, insoweit der Schiffsmann sich hierüber genügend ausweist, beizufügen.

§§ 8, 9, 10 unverändert.

§ 11. Die Anmusterung besteht in der Verlautbarung des mit dem Schiffsmann geschlossenen Heuervertrages vor einem Seemannsamt. Sie muss unter Vorlegung der Seefahrtsbücher vor Antritt oder Fortsetzung der Reise, oder sobald ein Seemannsamt ohne Verzögerung der Reise angegangen werden kann, erfolgen.

§ 12, Absatz 1 unverändert.

Die Musterrolle muss sich während der Reise an Bord befinden und auf Erfordern dem Seemannsamt vorgelegt werden. Sie hat zu enthalten: Namen und Nationalität des Schiffes, Namen und Wohnort des Schiffers, Namen, Wohnort und dienstliche Stellung jedes Schiffsmannes, den Hafen der Ausreise, die Bestimmungen des Heuervertrages, namentlich auch den mit jedem Schiffsmann vereinbarten Ueberstundenlohnsatz und etwaige besondere Verabredungen. Insbesondere muss aus der Musterrolle erhellen, was dem Schiffsmann für den Tag an Speise und Trank gebührt. Die Aufnahme von Abreden, welche gegen die Bestimmungen der Seemannsordnung verstossen, ist unzulässig. Wenn die Musterrolle Aufkündigungsfristen enthält, so müssen sie für beide Theile gleich sein. Im Uebrigen wird die Einrichtung der Musterrolle vom Bundesrath bestimmt.

§§ 13, 14, 15 unverändert.

§ 16. Die Abmusterung besteht in der Verlautbarung der Beendigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffers und der aus diesem Verhältniss ausscheidenden Mannschaft vor einem Seemannsamt. Sie muss, sobald das Dienstverhältniss beendet ist, erfolgen, und zwar, wenn nicht ein Anderes vereinbart wird, vor dem Seemannsamt desjenigen Hafens, wo das Schiff liegt, und nach Verlust des Schiffes vor demjenigen Seemannsamt, welches zuerst angegangen werden kann.

§ 17. Vor der Abmusterung hat der Schiffer dem abzumusternden Schiffsmann im Seefahrtsbuch die bisherigen Rang- und Dienstverhältnisse und die Dauer der Dienstzeit zu bescheinigen, auf Verlangen auch ein Führungszeugniss kostenfrei zu ertheilen. Das letztere darf in das Seefahrtsbuch nicht eingetragen werden.

§§ 18, 19, 20, 21 unverändert.

§ 22. Wenn der Bestand der Mannschaft Aenderungen erfährt, bei welchen eine Musterung (§ 10) nach Maassgabe vorstehender Bestimmungen ohne Verzögerung der Reise unausführbar ist, so hat der Schiffer, sobald ein Seemannsamt angegangen werden kann, bei demselben unter Darlegung der Hinderungsgründe die Musterung nachzuholen, oder, sofern auch diese nachträgliche Musterung nicht mehr möglich ist, den Sachverhalt anzuzeigen. Ein Vermerk über die Anzeige ist vom Seemannsamt in die Musterrolle und in die Seefahrtsbücher der beteiligten Schiffleute einzutragen.

§ 23, Absatz 1 unverändert.

Die Bestimmung über die in gleicher Höhe für alle Seemannsämt innerhalb des Reichsgebiets festzustellenden Kosten erfolgt durch den Bundesrath.

Absatz 3 fällt fort.

### Vertragsverhältniss.

§§ 24, 25, 26, 27 unverändert.

§ 28. Die Verpflichtung des Schiffsmannes, sich mit seinen Effekten an Bord einzufinden und Schiffsdienste zu leisten, beginnt, wenn nicht ein Anderes bedungen ist, mit der Anmusterung. Bei der Anmusterung ist dem Schiffsmann vom Schiffer oder dessen Stellvertreter die Zeit anzugeben, wann er sich mit seinen Effekten an Bord einzufinden und den Dienst anzutreten hat.

Absatz 2 unverändert. — § 29 unverändert.

§ 30. Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers oder seiner



Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragene Arbeiten zu verrichten.

§ 31. Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten.

§ 33.

Dieser Verpflichtung hat er gegen Zahlung der etwa erwachsenden Reise- und Versäumnisskosten nachzukommen, auch wenn der Heuervertrag in Folge eines Verlustes des Schiffes beendet ist (§ 56).

§ 34. Wird nach Antritt der Reise entdeckt, dass der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, so ist der Schiffer befugt, den Schiffsmann, mit Ausschluss des Steuermannes, im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnissmässig zu verringern.

Macht der Schiffer von dieser Befugniss Gebrauch, so hat er die getroffene Anordnung, sobald thunlich, dem Betheiligten zu eröffnen, auch in das Schiffsjournal einzutragen, dass und wann dies geschehen. Vor der Eröffnung und Eintragung tritt die Verringerung der Heuer nicht in Wirksamkeit.

sonstigen Vorgesetzten unweigerlich Gehorsam zu leisten und zu jeder Zeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragene Arbeiten zu verrichten.

Absatz 2 und 3 unverändert.

§ 31. Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist, wenn nichts Anderes vereinbart ist, der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als zehn Stunden täglich zu arbeiten. Sonntagsarbeit und Arbeit über zehn Stunden hinaus, mit Ausnahme des Wachdienstes, ist als Ueberzeitarbeit zu vergüten.

Auf See löst eine Wache die andere ab. Die abgelöste Wache darf ausser in dringenden Fällen zu Schiffsdiensten nicht verwendet werden.

§ 32 unverändert.

§ 33, Absatz 1 unverändert.

Dieser Verpflichtung hat er gegen Zahlung der etwa erwachsenden Versäumniss-, Reise- und Verpflegungskosten, deren Höhe die Verklarungsbehörde, im Ausland der Consul festzusetzen hat, nachzukommen, auch wenn der Heuervertrag in Folge eines Verlustes des Schiffes beendet ist (§ 56).

§ 34. Wird nach Antritt der Reise entdeckt, dass der Schiffsmann zu dem Dienste, zu welchem er sich verheuert hat, untauglich ist, so ist der Schiffer befugt, den Schiffsmann, mit Ausschluss des Schiffsofficiers, im Range herabzusetzen und seine Heuer verhältnissmässig zu verringern.

Macht der Schiffer von dieser Befugniss Gebrauch, so hat er die getroffene Anordnung, sobald thunlich, in das Schiffsjournal einzutragen, die Eintragung dem Schiffsmann vorzulesen und in dem Journal zu vermerken, dass und wann dies geschehen ist. Vor der Eröffnung und Eintragung tritt die Verringerung der Heuer nicht in Wirksamkeit.

Dem Schiffsmann ist auf Verlangen eine vom Schiffer unterzeichnete Abschrift der Journaleintragung auszuhändigen.

Gegen die getroffene Anordnung steht dem Schiffsmann die Berufung beim nächsten Seemannsamt zu.

Erst nach erfolgter Entscheidung oder, sofern eine Berufung nicht eingelegt wird, bei der Abmusterung dürfen Eintragungen über den Sachverhalt in das Seefahrtbuch und zwar nur durch das Seemannsamt vorgenommen werden.

§§ 35, 36 unverändert, § 37 fällt fort.

(Fortsetzung folgt.)

## Vermischtes.

**Die überseeische Auswanderung** aus deutschen Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam belief sich nach Zusammenstellung des Kaiserlichen Statistischen Amtes vom October bis December incl. 1896 auf 6247 Personen. Davon sind über Hamburg 2716 und über Bremen 2327 Deutsche ausgewandert. Nach den einzelnen Staaten und Provinzen Deutschlands geordnet, kommen auf Hannover 438, Bayern 244, Posen 174, Westpreussen 166, Brandenburg mit Berlin 160, Bremen 149, Hessen-Nassau 121, Württemberg 115 und Hamburg 45 Auswanderer. Der Rest entfällt auf die übrigen Gebiete des Reiches. Im Jahre 1891 wanderten 115 392 Deutsche aus, 1892 = 112 208, 1893 = 84 548, 1894 = 39 178, 1895 = 35 557 und 1896 = 32 114, also eine beständige Abnahme, — davon fallen im Jahre 1896 allein 27 360 Personen auf die Vereinigten Staaten. Sehr interessant sind die Schwankungen des Auswandererwesens seit Gründung des Deutschen Reiches. Die ersten drei Jahre nach dem grossen Kriege hatten, trotz des Menschenverlustes, eine verhältnissmässig grosse Auswanderung zur Folge; von 1874 nahmen die Zahlen jährlich bedeutend ab, sodass im Jahre 1877 nur 22 898 deutsche Reichsangehörige das Ausland aufsuchten, während vier Jahre später das Jahr 1881 die grösste Anzahl, nämlich 220 902 deutsche Auswanderer aufzuweisen hatte. Bis 1890 nahm die Auswanderung beständig und gleichmässig wieder an Umfang ab. Von 1871 bis 1896 sind im Ganzen 2 403 210 Deutsche nach dem Auslande befördert worden.

Als Beförderungshafen wählten die deutschen Auswanderer in ganz überwiegender Mehrzahl Hamburg und Bremen; 75 bis 80 % sind in den letzten 10 Jahren über diese Häfen ausgewandert. Von anderen deutschen Häfen kommt fast nur Stettin in Betracht. Antwerpen betheiligte sich mit 10 bis 16 %, holländische Häfen mit 2 bis 4 %, und französische mit 3 bis 6 % an der deutschen Auswanderung. Aus fremden Staaten sind über deutsche Häfen im Jahre 1896 95 803 Auswanderer befördert worden.

**Drei Handelsmarinen.** Deutschland besass 1886 664 Seedampfer mit zusammen 420 605 Tonnen Tragfähigkeit und 14 006 Mann Besatzung, abgesehen von einigen, lediglich der Küstenschiffahrt dienenden kleineren Dampfern. 1895 dagegen waren 1043 Seedampfer mit 893 046 Tonnen und 25 190 Mann Besatzung im Betriebe. In diesen 10 Jahren hat sich daher die Zahl der Seedampfer um mehr als 50 % vermehrt, ihre Leistungsfähigkeit mehr als verdoppelt. Der Zuwachs besteht überwiegend aus grossen, für den transatlantischen und sonst aussereuropäischen Verkehr bestimmten Dampfern. Inzwischen hat sich die Zahl und der Tonnengehalt der deutschen Seedampfer noch weiter vermehrt. Die deutsche Handelsmarine nimmt heute unter den Handelsmarinen der Erde die zweite Stelle ein. — Frankreich besass 1884 895 Seedampfer mit 467 488 Tonnen, 1895 war die Zahl der Seedampfer auf 1195, der Raumgehalt auf 491 972 Tonnen gestiegen. Die Zahl der Schiffe war um etwa 1/2 vermehrt, der Raumgehalt nur um wenig über 5 % Ueberstieg 1884 die Leistungsfähigkeit der französischen See-

dampfer noch die der deutschen, so hat im Verlauf der dazwischen liegenden Jahre die deutsche Dampferflotte an Leistungsfähigkeit die französische um etwa 80% überflügelt. -- Russland besaß 1883 204 Seedampfer mit 157 696 Tonnen, 1893 326 Seedampfer von 80 Tonnern, mit zusammen 156 668, dazu noch 21 kleinere Dampfer. Die russische Handelsmarine ist daher im Vergleich zu der unsrigen ganz unbedeutend und hat überdies nahezu stillgestanden, in einer Zeit, in welcher die Leistungsfähigkeit der deutschen Flotte sich mehr als verdoppelt. Heute übertrifft der Bestand der deutschen Handelsmarine an Seedampfern, was den Tonnengehalt anbetrifft, sogar die französische und russische Handelsmarine zusammen nicht unerheblich.

Aus den kürzlich herausgekommenen statistischen Tabellen für das Jahr 1896 dürften einige Angaben über Dänemarks Handelsverkehr mit dem Auslande im erwähnten Jahre von Interesse sein. Die Einfuhr Dänemarks belief sich auf 384 Millionen Kronen, seine Ausfuhr auf 283 Millionen Kronen, während die entsprechenden Zahlen für das Jahr 1895 364 Millionen und 269 Millionen Kronen waren. Da der Werth der Butter- und Schweinefleisch- resp. Speck-Ausfuhr ganze 34% von Werthe der gesamten Ausfuhr im Jahre 1896 betrug, so mögen einige Zahlen über diese beiden für das Land so sehr wichtigen Artikel hier angeführt werden. Die Butterausfuhr von Butter betrug 121,1 Millionen Pfund zu einem Werthe von 110,3 Millionen Kronen und von Schweinefleisch 149,1 Millionen Pfund im Werthe von 44 Millionen Kronen. Von jenen 55%, gehen nicht weniger als 53% nach England, welches Land demnach der allerwichtigste Konsument ist, der Werth der nach England eingeführten dänischen Butter belief sich im vorigen Jahre nämlich auf 107 Millionen Kronen und der des Schweinefleisches auf 42,2 Millionen Kronen. — Im vorigen Jahre wurden hier zu Lande producirt an Spiritus: 619 Millionen Pott (1 dänischer Pott = 0,966 Liter) gegen 51,1 Millionen im Jahre zuvor, an steuerpflichtigem Bier 66 000 Tonnen (gegen 613 000 im vorhergehenden Jahre), an steuerfreiem Bier 991 000 Tonnen (953 000), an Rübenzucker 23 Millionen Pfund (88,8 Mill.) — Das interessante Faktum mag noch erwähnt werden, dass im Jahre 1896 von „lebenden Thieren“ für ca. 15 Millionen Kronen weniger ausgeführt wurden als im Jahre zuvor, während gleichzeitig die Rubrik „Eswaaren von Thieren“ eine ungefähr ganz entsprechende Zunahme in der Ausfuhr aufweist.

**Schiffsverluste an den deutschen Küsten in 1895.** Das Ende Februar dieses Jahres zur Ausgabe gelangte 1. Heft des Jahrgangs 1897 der „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs“ bringt eine Abhandlung über die Schiffsunfälle an der deutschen Küste während des Jahres 1895, d. h. über diejenigen zur amtlichen Kenntniss gelangten Unfälle, von denen Schiffe an der deutschen Seeküste selbst, auf dem Meere in einer Entfernung von nicht mehr als 20 Seemeilen von der Küste oder auf den mit dem Meere in Verbindung stehenden, von Seeschiffen befahrenen Binnengewässern im Jahre 1895 betroffen wurden. Derartige Unfälle sind im ganzen 390 gezählt, welche 528 Schiffe betrafen. Die Erhebungen der 4 vorhergehenden Jahre hatten ergeben für 1894: 354 Unfälle und 463 betroffene Schiffe, für 1893: 388 Unfälle und 534 betroffene Schiffe, für 1892: 370 Unfälle und 501 betroffene Schiffe, für 1891: 393 Unfälle und 513 betroffene Schiffe. Nach der Zahl der betroffenen Schiffe hat das Jahr 1893 alle übrigen Jahre übertroffen. Die Zunahme der Schiffsunfälle ist namentlich durch das Anwachsen des Schiffsverkehrs in den deutschen Häfen, wodurch sich hauptsächlich die steigende Zahl der Schiffs-Zusammenstöße erklärt, begründet, ausserdem in einzelnen Jahren durch besonders ungünstige Witterungsverhältnisse, so 1891 durch anhaltenden Frost und starken Eisgang, 1892, 1894 und 1895 durch schwere Stürme und 1893

durch Stürme und schlechte Eisverhältnisse. Von den durch Unfälle betroffenen Schiffen sind im Jahre 1895 72 (1894: 50, 1893: 59, 1892: 68, 1891: 72) gänzlich verloren gegangen, 294 wurden theilweise beschädigt, 157 blieben unbeschädigt, und von 5 Schiffen ist über den Ausgang des Unfalls nichts ermittelt worden. Der Verlust an Menschenleben (94) war mehr als doppelt so gross als im Jahre 1894 (45) und überhaupt der bedeutendste des ganzen Zeitraums von 1891 an; er übersteigt den Durchschnitt der vier Vorjahre um rund 42 und berechnet sich auf 1,12% aller an Bord gewesenen Personen (soweit deren Zahl bekannt war) gegen 0,75% im Vorjahr, 0,83%, 1,06% und 0,32% in den Jahren 1893, 1892 und 1891. Seine Höhe ist hauptsächlich durch die verhältnissmässig sehr grossen Menschenopfer, welche einige wenige schwere Unfälle forderten, verursacht worden. Von der Gesamtzahl der nachgewiesenen Schiffe sind 1895 135 gestrandet, 9 gekentert, 24 gesunken, 254 in Collision gerathen, und 106 wurden von Unfällen anderer Art betroffen. 177 Unfälle ereigneten sich im Ostseegebiet, 213 im Nordseegebiet, 386 der betreffenden Schiffe führten unter deutscher, 141 unter fremder Flagge, während von einem Schiff die Nationalität unermittelt blieb. Unter den infolge der Unfälle gänzlich verloren gegangenen Schiffen befanden sich 63 deutsche und 9 fremde Schiffe.

**Russische Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Schwarzen Meere.** Mit dem neuen russischen Dampfschiffahrtsunternehmen unter der Firma „Schwarzes Meer- und Azowische Gesellschaft“, die ihre Thätigkeit zunächst mit zwei Dampfern begonnen hat, befahren gegenwärtig das Schwarze Meer vier russische Dampfschiffahrtsgesellschaften, sämmtlich mit dem Sitz in Odessa. An der Spitze dieser Unternehmungen steht die „Russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel“ mit 75 Dampfern und 6 Dampfkuttern, die zusammen 136 000 Tons Raumbelastung aufzuweisen haben.

† **Kapt. L. Riedel**, Führer des Hamburg-Südamerikanischen Postdampfers „Montevideo“, ist nach einer an die Rhederei gelangten Depesche im Hafen von Montevideo, woselbst der Dampfer am 5. März von Hamburg etc. angekommen war, leider ertrunken. Diese Trauerkunde rief in allen Kreisen, welche dem Verunglückten nahe standen, das aufrichtigste Beileid hervor, denn Kapt. Riedel gehörte nicht allein zu den tüchtigsten hiesigen Schiffsführern, sondern er wusste auch durch liebenswürdiges, anspruchloses Wesen jedermann für sich einzunehmen. Kapt. Riedel, in den besten Jahren stehend, hatte bereits vor einigen Jahren die Fahrt aufgegeben und die Stelle eines Directors der Leichter-Gesellschaft übernommen, welche er indes bald wieder aufgab, um zur Seefahrt zurückzukehren.

## Kleine Mittheilungen.

Der Dampfer „Siracusa“, der Firma Robert M. Sloman & Co. gehörend, ist auf der Reise von Newport im Bristol-Canal nach dem Mittelmeer bei Newquai gesunken; die ganze Besatzung ist untergegangen. Die „Siracusa“ war die frühere „Bavaria“ der Hamburg-Amerika-Linie.

Zu den vier, der Dampferklasse A angehörigen Schiffen der Hamburg-Amerika-Linie ist ein neues, die „Arabia“, hinzugekommen. Dieses Dampfschiff ist auf der Werft von Harland & Wolff in Belfast gebaut, hat eine Länge von 400' und ist im Stande, 6—7000 Tons Schwergut zu laden.

Die Deutsch-Australische Dampfschiffgesellschaft hat für das Jahr 1896 eine Dividende von 5% festgesetzt, bei nahezu 570 000 M. Abschreibungen von den Schiffswerthen. Im Vorjahre wurde keine Dividende vertheilt.

Am 1. Januar 1896 hat der Bestand der deutschen Kaufahrtflotte 3592 Schiffe mit einem Gesammt-Laderaum von 1502 044 Reg.-Tons netto betragen. Die Zahl der Seeschiffe hat seit 1880 in beträchtlichem Maasse und ununterbrochen abgenommen, während der Raumbestand der Schiffe in steter Steigung begriffen gewesen ist.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft beabsichtigt 10 % Dividende zu zahlen gegen 7 % des Vorjahres. Die Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos“ 11 % gegen 8 % im Vorjahre, die Bremer Gesellschaft „Hansa“ wird keine Dividende auszahlen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 8. März. Das Protokoll der letzten Sitzung wurde verlesen, darauf die Herren Kapt. Opitz und Bramslöv als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Zugegangen war der Jahresbericht des Magdeburger Schiffervereins, welcher sehr interessante Mittheilungen, auch das Wesen der Seeschiffahrt berührend, enthielt. Bemerkenswerth ist der Umstand, dass die Ausweichungsgesetze, in vielen Richtungen von den internationalen abweichen. Die Aufmerksamkeit der Mitglieder wurde auf einen von der Deputation für Handel und Schiffahrt gestellten Antrag an die Bürgerschaft hingelenkt, nämlich eine geringe Summe, etwa 2000 Mk zu bewilligen, welche für die wissenschaftliche Ausbildung eines I. Officiers oder jungen Kapitäns verwendet werden soll, um diesen später an der hiesigen Navigationsschule, als Lehrer, anstellen zu können. Dieser Antrag ist einer Commission überwiesen, welche am 10. März tagen soll. Die Versammlung war einstimmig der Ansicht, die Idee der Deputation für Handel und Schiffahrt sei in jeder Weise zu empfehlen. Man hob hervor, wenn in Zukunft ein akademisch gebildeter Mann die hiesige Schule leite, die Gefahr nahe liege, viele Schüler zu verlieren, besonders da die Lübecksche Schule immer mehr Anerkennung finde. Es wird gewünscht auch weitere Kreise für den Antrag zu interessiren, denn Director und erster Lehrer unserer Navigationsschule haben bereits ein Alter erreicht, welches ihr Ausscheiden in absehbarer Zeit nicht ausschliesst; in diesem Falle muss aber an passenden Ersatz gedacht werden. Ein akademisch gebildeter Direktor und ein aus der Praxis hervorgegangener erster Lehrer würden vereint eine gewiss zweckmässige, und den Wünschen der Seeleute entsprechende Leitung der Navigationsschule sein. Von einem Mitgliede wurde der Wunsch ausgesprochen den Jahresbericht des Vereins zu veröffentlichen. Schluss 10 Uhr. Nächste T.-O.: Event. Besprechung der Pläne der neuen Elbkorrection.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 4. März. In der unter Vorsitz des Herrn Pickhard stattgefundenen sehr gut besuchten Versammlung wurden zunächst drei Herren als Mitglieder aufgenommen. An Eingängen waren zu verzeichnen: Schreiben zweier Mitglieder von hier und Genua; Notices to Mariners von einem Gönner des Vereins; ein Schreiben vom Wasserschout, Herrn Kapt. Tetens; die Austrittserklärung eines Herrn u. A. m. Besprochen wurde sodann die durch die schnellen Expeditionen der Dampfer verursachte Einschränkung der für Schiffsofficiere im Heimathshafen disponiblen freien Zeit zur Regelung ihrer eigenen Angelegenheiten, welche jetzt in manchen Fällen durch den Dienst beim Löschen und Laden, durch Bordwache während der Nacht fast aufgehoben werde. Zur Besprechung gelangten ferner die vom Vereine zu ergreifenden Maassnahmen betreffend Regelung des Heuer- und Schlafhaaswesens. Nachdem dann noch auf die am nächsten Sonntag im Vereinslokale stattfindende gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder hingewiesen, einige

interne Angelegenheiten erledigt, sowie eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen war, wurde die Versammlung geschlossen.

## Sprechsaal.

(Eingekandt.)

Mit Interesse habe ich in der „Hansa“ No. 4, 1897 die Entscheidung des O. L. G. III. gelesen bezüglich der Frage: Kann der Staat wegen Verschuldens in Anspruch genommen werden u. s. w.? Nach genauer Durchlesung dieser Entscheidung kann ich nicht umhin zu derselben zu bemerken, dass das Gericht in diesem Falle von dem Lootsenwesen wohl eine irrige Auffassung genommen hat, was darauf zurückzuführen sein mag, dass das Gericht, wie ich annehme, zu dieser Verhandlung keine, resp. nicht die richtigen Sachverständigen hinzugezogen hat. Da ich nun selbst Lootse bin, kann ich nicht umhin mir einige Aeusserungen nach meiner Ansicht darüber zu erlauben. Hauptsächlich greife ich dabei auf die Beurtheilungsfahrt zurück, bezüglich welcher ein Lootse sich stets auf dem Laufenden halten soll. Hinsichtlich dieses Ansiehens wird wohl jeder meiner Collegen lächeln und gewiss mit Recht, denn im Winter wenn schwerer Eisgang ist (ich spreche hier von der Elbe und ebenso wird es auch auf der Weser sein) kann eine Tonne jede halbe Stunde vertreiben. Gesezt den Fall nun, ich käme soeben von einer solchen Fahrt zurück, hätte alle Tonnen am Platze gefunden und segelte nun im vollen Vertrauen auf die vorgefundene ordnungsmässige Bottonnung die Elbe oder Weser hinunter und während der Zeit wären einige Haupttonnen vertrieben, so würde ich, wenn ich mich ausschliesslich auf meine gemachten Beobachtungen verliesse unbedingt mit meinem Schiffe auf Grund laufen. In solchem Falle würde dann das Gericht sagen: wie können Sie sich im Winter bei schwerem Eisgang auf eine regelrechte Bottonnung verlassen. Einem solchen Ausspruch des Gerichts würde ein jeder Fachmann zustimmen, und es giebt auch hauptsächlich keinen Lootsen der so verfährt. Ein jeder Lootse führt vielmehr nach Merkzeichen die ihm die Natur bietet, und jeder gute Lootse nimmt sich zu jeder Huktonne eine Landmarke, vorausgesetzt, dass eine solche zu bekommen ist. Wo die Natur eine solche nicht bietet, hat der Hamburger Staat an den Elbufern entsprechende Merkmale errichtet.

In dieser Verhandlung wäre es meines Erachtens denn auch Sache der Sachverständigen oder, falls vom Gerichte solche nicht zugezogen, Sache des Gerichts selbst gewesen, zu prüfen, ob die betreffende Tonne H. eine sichere Natur-Landmark aufweist. Ist eine derartige Landmarke nicht vorhanden, so halte ich die zuständige Behörde für verpflichtet, eine solche gut sichtbare Marke zu errichten und zwar so, dass dieselbe möglichst auch bei unsichtigem Wetter zu sehen ist. Landmarken sind im Winter nicht allein die Haupterfordernisse sondern auch, wie der vorliegende Fall am deutlichsten zeigt, unter Umständen die alleinige Sicherheit im Schiffahrtsverkehr auf dem Revier, denn Tonnen, selbst wenn sie am Platz sind, schleifen, zumal bei starkem Eisgang, fast immer unterm Eis, oder sie sind leck geworden und in Folge dessen gesunken. Auch aus diesem Grunde sollte schon bei jeder Huktonne oder Biegung des Fahrwassers eine sichere Landmarke vorhanden sein.

Auf Grund meines langjährigen Befahrens der Elbe und zum Theil der Weser, möchte ich mir in Bezug auf Vorstehendes den Vorschlag erlauben, ob es im Winter, sobald Eisgang eintritt, nicht zu empfehlen wäre, die sämmtlichen Tonnen bis auf die Huktonnen einzuziehen, und letztere Tonnen so zu verankern wie die Feuerschiffe bzw. wie die Leuchttonnen, die bei Einziehung der Feuerschiffe an deren Stelle gelegt werden. Ausserdem müssten die Tonnen so constructirt sein, dass sie nicht voll Wasser laufen und wegsinken könnten. Aus diesem Grunde dürfte es geeignet erscheinen dieselben ganz



mit Kork ausfüllen oder gänzlich mit kleinen Windbüchsen zu versehen oder drittens die Tonnen ganz aus Holz herstellen und mit Eisen beschlagen, es wäre zu versuchen welches System sich am besten bewährte. Ausser diesen Huktonnen könnte man auf sehr langen, graden Strecken namentlich an Stellen wo keine Merkzeichen vom Lande zu haben sind (bezüglich der Merkzeichen meine ich wie schon erwähnt solche die so gestellt sind, dass man dieselben auch bei unsichtigem Wetter sehen kann) hier und dort noch eine Haupttonne hinlegen, wodurch meines Erachtens dem Staate gleichzeitig viel Geld erspart würde.

Wenngleich ich nun durch Vorstehendes zur Genüge nachgewiesen zu haben glaube, dass die vom Gerichte hervorgehobenen Recognoscirungsfahrten gänzlich nutzlos sind, will ich damit durchaus nicht für eine Ausserachtlassung bestmöglicher Vorsicht plaidiren haben, obgleich letztere von den Elblootsen fast ausschliesslich geübt wird. So stellt z. B. ein Lootse vor Antritt seiner Reise bei den zuletzt elbauf- oder elbabwärts gekommenen Kollegen Erhebungen darüber an, ob Veränderungen im Fahrwasser vorgekommen sind, auch insbesondere, ob Schiffe auf Grund sitzen, die eine Sperrung des Fahrwassers verursachen, resp. an welcher Seite solche Schiffe zu passiren sind. Nach diesen Richtungen hin zu recognosciren und sich jedoch stets so gut wie möglich auf den Laufenden zu erhalten ist unbedingt erforderlich, wohingegen mit den vom Gericht geforderten Recognoscirungsfahrten nicht allein die beste Zeit vergeudet würde, sondern auch die Fahrten selbst für die Lootsen, wie bereits erwähnt, gänzlich nutzlos und im Uebrigen auch gar nicht durchführbar sein würden.

H. W. Wahlen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 10. März 1897.

Der Frachtenmarkt zeigt gegen die Vorwoche keine nennenswerthe Veränderungen. Heimfrachten sind in allen Richtungen seit längerer Zeit äusserst gedrückt, z. B. Rangoon oder Bangkok/U. K. Cont. 20/—, San Francisco 16/3 prompt, 26/3 Aug./Sept., Chilenische Salpeterplätze/Europa 20/—  $\frac{1}{2}$  direkt, Aug./Sept. Ausfrachten sind noch immer ziemlich fest. — Vorstehend einige Abschlüsse der Vorwoche:  
„Dann“ Westk. Südamerik./Europa 20/—  $\frac{1}{2}$  direkt, Guano.  
„Frances Fisher“ Salpeterplatz/Europa 16/6  $\frac{1}{2}$  direkt.  
„The Hahnemann“ San Francisco/U. K. H. A. D. 26/3  $\frac{1}{2}$  direkt Weizen, 4.0d Mehl, 4.0d Gerste, neue Ernte.  
„Braham Abbey“ San Francisco/Cape town und/oder Algoabay 20/— einen, 22/6 zwei Häfen, Weizen.  
„Lindley“ Australien/San Francisco 13/— 5%, Commission.  
„Rima“ Cardiff/Santos 20/— Kohlen.  
„Pamoh“ Newport/Montevideo 17/— Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 26. Februar 1897.

Obwohl die Zahl der in den Charterlisten aufgeführten Dampfer in dieser Woche kleiner als in der vorigen ist, ist sie doch noch eine beträchtliche, und das Bemerkenswertheste dabei ist das Vorwiegen dänischer Häfen als Bestimmungsort. Getreidefrachten haben in dem Abschluss des „Laleham“ augenblicklich ihren Höhepunkt mit 3s 8 $\frac{1}{2}$ d, die angeblich für Februar-Be-

ladung bezahlt worden sind, erreicht; während der letzten zwei oder drei Tage fand ein weit reichlicheres Angebot von mittelgrossen Dampfern in verschiedenen Positionen nur sehr schwache Beachtung. Heute können wir nicht über 3s 3d für ein sicheres März-Boot von mittlerer Grösse nach Cork f. O., mit dem Privilegium eines oder zweier dänischer Häfen zu 1 $\frac{1}{2}$  resp. 3d mehr, und für spätere Monate 1 $\frac{1}{2}$ d weniger, notiren. Grosse Schiffe können per März 2s 9d—2s 10 $\frac{1}{2}$ d nach bevorzugten Häfen, für April oder spätere Monate 2s 6d—2s 7 $\frac{1}{2}$ d, alles mit Privilegium eines Theils Stückgüter, erhalten. Die Golfhäfen sind momentan nicht am Markte, mit theilweiser Ausnahme der Holzhäfen, wo die Nachfrage jedoch gleichfalls nachgelassen hat. In anderen Branchen des Marktes herrscht nur beschränkte Nachfrage nach Dampfern, doch wird sich hoffentlich bald wieder besserer Begehr für Getreide einstellen, damit die bis zum Schluss der letzten Woche bezahlten Raten wieder hergestellt werden. — Segelschiffsräume ist anhaltend ziemlich knapp, und da nur verhältnissmässig wenig Schiffe auf Ankunft angeboten werden, so war das Geschäft in letzter Woche nur beschränkt, obwohl der Markt ganz fest und die Raten unverändert blieben. Nach Holzräumen vom Golf nach dem La Plata ist etwas mehr Nachfrage, und 12 S Netto werden gern geboten, doch drängen Rheder augenblicklich nicht zur Annahme dieser Offerten. In anderen Branchen ist nichts von Interesse zu berichten, ausser der Thatsache, dass die frühere Nachfrage nach Südafrika für den Augenblick nachgelassen hat; es ist daher sehr schwierig, für weit entfernte Schiffe Offerten zu erhalten, wenn auch einige Ordres für prompte Beladung noch zu decken sind.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3d.	21/6	10	10a12/6
London, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	13/9	12/6
Glasgow, Dpfr.	3d.	20/	10/	15a17/6
Bristol	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	17/6
Hull	4	20/	15/	15a17/6
Leith	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	2 $\frac{1}{2}$ d.	25/	15/	15a17/6
Hamburg	55 d	1. 4	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	15 cts.	12a16c.
Amsterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	15 cts.	12a16c.
Copenhagen	3/4 $\frac{1}{2}$	23/9	22/6	25.
Bordeaux	3/1 $\frac{1}{2}$	35 cents.	30c.	8 8.
Antwerpen	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6a20
Bremen	50 d May	24c.	20 c.	12c.
Marseille	2. 9.	22/6a25/	17/6	20 a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 18c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen 9-64d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dampfer	3/3	3/3	3/	3/3
Raff. Petrol. per Segel	....	....	2/3a3'	.... 20 $\frac{1}{2}$ a21c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segl.	17c.	20c.	15c.	20c.

# Technikum der freien Hansestadt Bremen.

(Baugewerk-, Maschinenbau-, Schiffsbau- und Seemaschinistenschule.)

Die **Baugewerkschule** hat eine Oberklasse zur Ausbildung im Entwerfen (mittelalterl. Baukunst u. s. w.) und zur Ausbildung im Tiefbauwesen. Der Unterricht beginnt am 30. März. Bedeutende Lehrmittelsammlungen. Billige und gute Wohnungen. Vollständig eingerichtete Laboratorien für Physik, Chemie, Elektrotechnik, Elektrochemie u. s. w. Elektrotechniker werden theoretisch und praktisch ausgebildet. Abgangsprüfung vor einer vom Senate ernannten Commission. Programme und Auskunft kostenlos durch den Director **Walther Lange**.

## Kupfer- und Messingwaaren-Fabrik H. D. C. Schnoor, Inhaber: F. W. Barthels Kupferschmied und Plumber.

Fabrik und Lager von Kupfer-, Messing-, Blei- und Eisenröhren, sowie Frischwasser-Condensir-Apparaten eigener Construction. — Uebernahme vollständiger Rohranlagen für Schiffe u. Fabriken. — Anfertigung von Kupfer-Apparaten aller Art. — Sämmtliche Reparaturen an Röhren, Pumpen etc., sowie Verzinnen von Kupfer- und Messing-Küchen- und Combüsen-Geschirr prompt und billig.

Eigene Fabrik: Im Freihafen, Steinwärder: Norderelbstrasse 31. — Telephon 21, Amt Steinwärder.

## Geo Cradock & Co., Berlin W. 62.

Schlepptrassen.

### STAHLDRAHTSEILE

Ankertae.

Stehendes Tauwerk.

Schwimmendes Tauwerk.

**Drahtseilwerke in Wakefield, England.**

Vertreter für Hamburg und Umgegend: A. Lythall, Hamburg, Schulstrasse 6.

### Echte Schuppenfarbe

ist das bis jetzt der Neuzeit entnommene beste und billigste Rostschutzmittel, widersteht Hitze und Säure, überträgt Bleimennige-Anstriche, eignet sich besonders zu Anstrichen von Dampfeylindern, Rohren, Schornsteinen, Ventilatoren, Kohlenbunkern, Laderäumen etc.

Probeflieferung gratis.

HEINRICH CLASEN (Inn. CARL NISSEN) HAMBURG, Admiralitätsstrasse 52/53.

## THEODOR ZEISE

**Eisen- und Bronze-Gießerei**  
Altona - Ottensen.

Specialität:

### ⚡ Schiffsmaschinenguss ⚡

in jedem Gewicht nach Modell oder Zeichnung (Lehnformerei), wie: Grundplatten, Condensatoren, Ständer, Cylinder, Schieberkasten, Kolben, Cylinderdeckel, Ventile, Ventilkasten, ganze Rohrleitungen, Drucklager, Sternrohre, Sternrohrblechen, Presscylinder, Plunger etc.

**Schiffsguß** wie Klösen, Poller, Lipplampen, Bootsträger, Daviteinsätze etc.

**Heißelarmaturen,** Roststäbe, Feuerbrücken, Rostenträger etc.

**Schiffsschrauben und Schiffsschraubenflügel aus Eisen und Bronze.**

**Schiffsschrauben System Zeise, D. R. P. No. 46588**

mit dem höchsten Nutzeffect bei ausserordentlich ruhigem Gang, seit Jahren eingeführt bei vielen grossen Rhedereien.

## Schiffsbodenfarbe

**Kupferschmelze** nur dann echt, wenn auf Glas gestrichen, der hohe Kupfergehalt sofort erkennbar ist.

Fabrikanten: **Heising & Co.,** Berlin N. 65a.  
Vertreter an allen Seeplätzen gesucht.

In unserem Verlage ist erschienen

### Azimuth-Tabellen

enthaltend die

wahren Richtungen der Sonne für  
Intervalle von 10 Zeitminuten zwischen  
den Breitenparallelen von 70° Nord  
bis 70° Süd,

berechnet von

**JULIUS EBSEN.**

Königlicher Navigationslehrer.

In Ganzleinen gebd. Mark 7,50.

Bis jetzt waren unsere Schiffsführer bei Bestimmung der Ablenkung ihrer Kompassse auf die französischen Azimuth-Tabellen von Labrosse und auf die englischen von Burdwood und Davis angewiesen. Diese sind aber bedeutend umfangreicher, da sie auch noch andere Zwecken dienen und entsprechend theurer. Obige Tabellen sind nun wesentlich einfacher, dabei aber vollständig genügend für den praktischen Gebrauch und viel billiger im Preise.

### Eckardt & Messtorff

HAMBURG, Steinhöft 1.

**H. W. Silomon,** Buch- u. Kunsthändler, Bremen, Obornstrasse 1, empfiehlt sich zur prompten Lieferung von Zeitschriften und Büchern nach allen überseeischen Plätzen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 12.

Hamburg, den 20. März

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Schifffahrt früher und jetzt. — Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 5. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge (Fortsetzung). — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtabrechnungen. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der Entwurf eines neuen Reichsgesetzes für das Auswandererwesen ist nun endlich auf der Reichsfläche erschienen. Grundstürzende Neuerungen hat er nicht gerade gebracht, er fasst vielmehr in der Hauptsache das zusammen, was die Gesetze der Einzelstaaten bisher enthalten haben. Wenn früher einmal die Vermuthung ausgesprochen wurde, das Gesetz solle der Besiedelung deutscher Kolonien besonders Rechnung tragen, so hat sich dies nicht verwirklicht. Es ist auch nicht wohl einzusehen, wie man im Rahmen eines Auswanderergesetzes gerade den Zweck fördern könnte, die Auswanderung nach den deutschen Kolonien zu leiten. Es handelt sich in einem solchen Gesetz doch wesentlich nur um Kontroll-, Sicherheits-, Wohlfahrts- etc. Bestimmungen, während als Anreiz für die Besiedelung unserer Kolonien doch vorwiegend wirthschaftliche Gesichtspunkte und Rücksicht auf klimatische Verhältnisse mitsprechen. Bemerkenswerth ist die Bestimmung des § 5, wonach der Unternehmer, sofern er sich um überseeische Transporte von Auswanderern handelt, nachzuweisen hat, dass er im Besitz geeigneter eigener Schiffe ist. Gecharterte Schiffe wären demnach, wie es scheint, nicht zuzulassen. Damit ist ausländischen Rhedereien die Beförderung der deutschen Auswanderer von deutschen Häfen aus zwar nicht unmöglich gemacht, — es kann ihnen unter gewissen Bedingungen die Erlaubniss hierzu ertheilt werden, — wohl aber bedeutend erschwert, so dass man im Grunde vom nationalen Standpunkt aus kaum zu bedauern braucht. Auch die indirekte

Auswanderung wird nach dem neuen Entwurf erschwert. Vom nautischen Standpunkt aus bemerkenswerth ist § 37: „Der Bundesrath erlässt Vorschriften über die Beschaffenheit, Einrichtung, Ausrüstung und Verproviantirung der Auswandererschiffe, über die amtliche Besichtigung und Kontrolle dieser Schiffe, ferner über die ärztliche Untersuchung der Reisenden und der Schiffsbesatzung vor der Einschiffung, über die Ausschliessung kranker Personen sowie über das Verfahren bei der Einschiffung und die Sorge für die Auswanderer während der Reise.“ Es findet sich hier eine neue, über die früheren landesgesetzlichen Bestimmungen hinausreichende Anordnung einer ärztlichen Untersuchung nicht nur der Reisenden, sondern auch der Schiffsbesatzung. Der Begriff des „Reisenden“ deckt sich in diesem Falle nicht mit dem sonst durchweg im Gesetz gebrauchten des „Auswanderers“. Es könnte sonach unter Umständen auch eine amtlich-ärztliche Untersuchung der Kajütpassagiere in Frage kommen, wenn sie zusammen mit Auswanderern auf einem Schiffe fahren. Zur Mitwirkung bei Ausübung der dem Reichskanzler auf dem Gebiete des Auswanderungswesens zustehenden Befugnisse wird ein sachverständiger Beirath gebildet, welcher aus einem Vorsitzenden und mindestens vierzehn Mitgliedern besteht. Den Vorsitzenden ernennt der Kaiser. Die Mitglieder werden vom Bundesrathe gewählt. Alle zwei Jahre findet eine Neuwahl sämtlicher Mitglieder statt. Im Uebrigen wird die Organisation des Beiraths durch ein vom Bundesrathe zu erlassendes Regulativ und seine Thätigkeit durch eine selbstgegebene Geschäftsordnung geregelt. Das



Gesetz sieht auch die Möglichkeit der Bestellung von Auswandererkommissionen in ausländischen Häfen vor.

Die Australinie vertheilt in diesem Jahre eine Dividende von 5% nachdem die Ungunst der Zeiten, sie nun fünf Jahre hindurch daran gehindert, ihren Aktionären eine ähnliche Freude zu bereiten. Das verflossene Geschäftsjahr hat der Gesellschaft, wie es in dem Bericht heisst, in Bezug auf die Heimfrachten manche Enttäuschung gebracht, welche so weit Australien in Betracht kommt, theilweise in den durch die Dürre verursachten schlechten Ernten und dem geringen Wollertrag begründet war. Nachdem die Wollverschiffungen in Australien beendet waren, musste die Australinie mit den ausserordentlich gedrückten Frachten von ostindischen Häfen vorlieb nehmen und konnte nicht vermeiden, dass Güter zu so niedrigen Sätzen wie 5/— bis 7/6 von Singapore-Colombo, und 4/6 von Bombay zur Beförderung gelangten. Der Ausfall in den Heimfrachten ist so bedeutend gewesen, dass trotz besserer Austrachten, fortgesetzter Verminderung der Betriebskosten und des Hinzutritts eines weiteren grossen Dampfers, der „Augsburg“, der Ueberschuss der Reisen um mehr als  $\text{M}$  100 000,— kleiner ist als im Vorjahre. In Australien ist dem trockenen Jahre 1895 ein zweites dürres Jahr gefolgt, die Ausfuhr dahin ist aber erfreulicher Weise andauernd lebhaft geblieben, wohl mit veranlasst durch die stets steigende Aufnahmefähigkeit West-Australiens. Die fortschreitende Entwicklung dieser Colonie verspricht auch in Zukunft zur Belebung des Geschäfts beizutragen. Die Gesellschaft hat z. Z. einen neuen Dampfer „Meissen“ bei der Flensburger Werft im Bau.

Die englische Regierung hat beschlossen, in den Häfen von Antwerpen, Hamburg und Rotterdam, Beamte anzustellen deren Aufgabe es sein soll, die Seeleute, die von einkommenden Schiffen abgelohnt werden, vor Ausbeutung zu bewahren, ihr Heuerguthaben in Empfang zu nehmen und nach der Heimath zu senden und die Seeleute selbst so rasch wie möglich nach einem englischen Hafen zurückzubefördern. Man rechnet sich in Grossbritannien aus, dass ein grosser Theil des Nationalvermögens durch die nimmer rastende Thätigkeit des continentalen „crimps“ verloren geht, von dem ein guter Theil durch die in Aussicht genommene Maassregel der britischen Nation erhalten bleiben könnte. Im Jahre 1896 betrug allein in Antwerpen die auf dem britischen Konsulat an Seeleute zur Auszahlung gelangte Heuer eine Summe von mehr als 2 Millionen Mark. Das britische Konsulat in Hamburg dürfte einen mindestens eben so hohen oder noch höheren Betrag an die Seeleute britischer Schiffe ausgekehrt haben. Die neu zu schaffenden

Einrichtungen sollen nach dem sogenannten Midge-system, das sich in Dünkirchen so sehr bewährt hat, gestaltet werden. Es scheint, dass die bekannten Vorfälle im britischen Sailor's Home in Hamburg die schon seit Langem geplante Einsetzung von Beamten zum Schutz der Seeleute gefördert hat.

Es scheint, als ob die vom Deutschen Nautischen Verein befürwortete Umgestaltung des Handels-Gesetzbuches im Sinne der proportionellen Theilung des Schadens bei Schiffskollisionen im Falle beiderseitigen Verschuldens in maassgebenden Regierungskreisen eine günstige Beurtheilung findet. Die Frage die sich jetzt in Vordergrund drängt ist die, ob dasselbe Prinzip nicht auch hinsichtlich der Ladung und der Ansprüche der an ihr Interessirten Platz greifen soll. A propos bei dieser Frage möchten wir hier konstatiren, dass die auf Abänderung des bestehenden Rechtes abzielende Bewegung in Deutschland ihren Ausgangspunkt in seemannischen Kreisen genommen hat und nicht von Seiten „prozesswüthiger“ Advokaten in Scene gesetzt worden ist, wie auf dem Deutschen nautischen Vereinstage von einer Seite angedeutet worden ist.

Den sparsam veranlagten Politikern die über die „enormen“ Forderungen unserer Regierung zum Ausbau der Flotte aus dem Häuschen gerathen, mag ein Blick auf das was man in anderen Ländern auf diesem Gebiete leistet, einen gewissen Trost gewähren. Der dieser Tage dem britischen Parlament vorgelegte Marineetat weist an Ausgaben eine Summe von 337 Millionen auf. Die Forderungen für Neubauten beziehen sich auf 4 Schlachtschiffe, 3 Kreuzer dritter Klasse, 2 Sleeps, 4 Doppelschrauben-Kanonenböte und 2 Torpedobootszerstörer. Ein-schliesslich der neu in Auftrag zu gebenden Bauten werden während des kommenden Fiskaljahres 108 Schiffe aller Gattungen von einer Gesamt-Wasser-verdrängung von 280 000 Tons theils in Ausführung begriffen sein, theils zur Indienstellung gelangen. Man erwartet dass von den Neubauten 66 im Laufe des Jahres in Dienst kommen.

Dass die Befürchtungen eines weitgehenden nachtheiligen Einflusses der wirthschaftlichen Politik Mc Kinley's auf die Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und den Ver. Staaten übertrieben sind, weist der soeben veröffentlichte Jahresbericht der Hamburg-Amerika-Linie in überzeugender Weise nach. Es heisst dort: Angesichts der Umgestaltung unseres nordamerikanischen Dienstes und der damit verbundenen ausserordentlichen Vergrösserung unserer Tonnage ist die Frage aufgeworfen worden ob in Hinblick auf die diesseitigen agrarischen Bestrebungen, und besonders auch mit Rücksicht auf die schutzzöllnerischen und nativistischen Tendenzen welche sich in den Ver. Staaten geltend machen

diese grosse Vermehrung der Tonnage nicht sehr gewagt erscheine. Wir möchten diesem Einwande gegenüber darauf hinweisen, dass der Verkehr zwischen Deutschland und den Ver. Staaten in seinen Vortheilen und Nachtheilen in so hohem Maasse auf Gegenseitigkeit begründet ist, dass eine ernstliche und dauernde Störung dieses Verkehrs kaum denkbar erscheint. Zweifellos ist zwar demnächst eine Erhöhung des amerikanischen Zolltarifs zu erwarten, man nimmt aber wohl mit Recht an, dass dieser neue Tarif nicht zu den extremen Sätzen des früheren Mc Kinley-Tarifs zurückkehren wird, und es darf hinzugefügt werden, dass während der annähernd eine Periode von 4 Jahren umfassenden Wirksamkeit des früheren Mc Kinley-Tarifes der Verkehr nach den Ver. Staaten, soweit er sich über unseren Hafen vollzog, im Vergleich zu den vorausgegangenen 4 Jahren eine erhebliche Steigerung aufweist. Es spricht ferner für den Umstand, dass die beiden Länder einander gleich grosses Interesse daran haben, einen Zollkrieg zu vermeiden, die Thatsache, dass nach der Veröffentlichung des statistischen Amtes in Washington für das Fiscal-Jahr 1896 der Werth der Waaren etc., welche Deutschland nach den Staaten der Union verschifft, fast den gleichen Werth repräsentirt, wie die Einfuhr von den Ver. Staaten nach Deutschland.

Als im Juni 1895 der Nord-Ostsee-Kanal dem Verkehr übergeben wurde, glaubte man allgemein, dass in Folge des zu erwartenden Verkehrs Kiel als Handelsplatz an Bedeutung zunehmen werde; Chauvinisten sprachen sogar von einem zweiten Port Said. Um so überraschender wirkt der Anfang des Berichts der Kieler Handelskammer über die Handels-Ergebnisse des Jahres 1896: „Das Jahr 1896 brachte für Handel und Industrie des hiesigen Bezirks noch keine Besserung in dem Sinne, wie erhofft wurde. In nicht unbedeutenden Geschäftszweigen ist ein ungünstiges Ergebniss zu verzeichnen, auch hat der Verkehr im Hafen nicht die Höhe des Vorjahres behauptet, beides als Wirkung des durch den Kaiser Wilhelm-Kanal in grösserem Maasse hergestellten direkten Verkehrs zwischen den Ostsee- und Nordseehäfen ohne Berührung von Kiel, wofür ein Ersatz durch neue Unternehmen hier noch nicht geschaffen worden ist.“ Es ist merkwürdig, dass Kiel, die dem Kanal nächstliegende Hafenstadt, aus diesen für den Verkehr günstigen Bedingungen keinen Vortheil zu ziehen verstand, während in anderen Ostseehäfen die In- und Ausfuhr seit Eröffnung des Kanals an Umfang zugenommen hat. Besonders Stettin hat es verstanden, durch neue Hafenanlagen und Ausbaggern der Oder den Verkehr an sich zu ziehen, welcher Vortheil sich noch deutlicher nach Vollendung des Freihafens zeigen wird. In Kiel hat man trotz der Warnung seitens der vor vier Jahren eingesetzten Special-Hafenkommission, „den rechten Zeitpunkt zum Weiteraufschwung der Stadt nicht zu versäumen,“ für zweckentsprechende Quibanten nicht gesorgt, deshalb blieben die Vortheile, die der Kanal bringen konnte, vollständig ungenutzt. Bei den gerade in Kiel ausser-

ordentlich günstigen Bedingungen für eine aufblühende Industrie, durch die gebotene Möglichkeit, Rohmaterialien auf dem Wasserwege zu beziehen, durch die im Verhältniss zu anderen Städten billigeren Grundwerthe, billiges Leben, niedrigen Arbeitslohn wäre die Möglichkeit geboten gewesen, erfolgreich als Concurrent aufzutreten.

In einer Petition an den Reichstag tritt der Verein Hamburger Rheder lebhaft für die Vermehrung der deutschen Kriegsflotte ein. „Mehrfach sind die Aufwendungen für die Kriegsmarine“, so wird ausgeführt, „als unproductive bezeichnet worden. Wir vermögen diese Ansicht nicht zu theilen. Deutschland ist heute in grossem Maasse auf den Bezug von Waaren aus überseeischen Ländern und auf den Absatz nach denselben angewiesen. Der Schutz dieses zum grössten Theil durch deutsche Schiffe vermittelten Verkehrs ist von eminenter praktischer Bedeutung für das ganze Wirthschaftsleben Deutschlands, auch die Steigerung des Ansehens des Reiches in den überseeischen Ländern durch häufigeres Erscheinen tüchtiger deutscher Kriegsschiffe und — wenn es sein muss — ihr kräftiges aber maassvolles Eingreifen kann für die wirthschaftlichen Interessen nicht hoch genug angeschlagen werden. Einon directen Nutzen von den erforderlichen stärkeren Neubauten der Kaiserlichen Marine hat aber die deutsche Schiffbau-Industrie. Wie sie durch die Kaiserliche Marine, deren Vorgehen dann die deutsche Rhederei gefolgt ist, grossgezogen worden ist, so wird auch die Aussicht auf erweiterte Bestellungen der Kriegsmarine, die auch in stillen Zeiten Arbeit sichern, die Vergrösserung der bestehenden und die Einrichtung neuer Werften ermöglichen, sodass die deutsche Rhederei nicht mehr, wie jetzt, gezwungen ist, in Zeiten lebhafterer Bauthätigkeit einen Theil, ihrer Aufträge ins Ausland zu geben. Dann werden unserer Schiffbau-Industrie, die in technischer Beziehung und in ihren Leistungen völlig auf der Höhe steht, auch vom Auslande in grösserem Maasse Bestellungen zufließen, die manchen anderen Zweigen deutscher Gewerthätigkeit zu Gute kommen werden.“

## Die Schifffahrt früher und jetzt.

Von Theodor Lünig, Königl. Navigationslehrer.

Nicht viele Gebiete giebt es, auf denen die Neuzeit so grosse und bedeutsame Umwälzungen hervorgebracht hat, wie in der Schifffahrt und aus diesem Grunde ist es gewiss für weite Kreise von einigem Interesse, die wesentlichsten Fortschritte in der Ausrüstung und Führung unserer modernen Kauffahrteischiffe und ihre Bedeutung für die Cultur und den Handel der Völker im Rahmen eines kurzen Aufsatzes behandelt zu sehen. Ich wähle dazu den Zeitraum der letzten 35 Jahre, einmal aus dem Grunde, weil ich von diesem Zeitabschnitt aus eigener Erfahrung berichten kann; dann aber auch, weil sich in diesen Jahrzehnten gerade die wichtigsten und folgenreichsten Aenderungen vollzogen haben, wie der Uebergang vom Holz zum Eisen und Stahl als Baumaterial, und von den Segeln als Betriebsmittel zum Dampf.

War es beispielsweise zu Anfang der sechziger Jahre noch eine Seltenheit, einen eisernen Segler irgendwo ausser in den Vereinigten Königreichen, wo man so ziemlich zuerst mit dem Eisenschiffbau begann, anzutreffen, so ist dies in jetziger Zeit auf allen Meeren eine ganz gewöhnliche Erscheinung; noch mehr aber muss man sich darüber wundern, wie schnell sich gerade in diesem Zeitraum der Uebergang vom Segler zum Dampfer vollzogen hat.

Was die erstere Thatsache anbetrifft, so wurde sie dadurch nothwendig, dass das Eichenholz, das bei uns fast ausschliesslich zum Schiffbau Verwendung fand, immer spärlicher und demzufolge sehr theuer wurde, so dass zu einem billigeren Mittel gegriffen werden musste. Man wählte das Eisen, und zwar, wie bereits erwähnt, zuerst in England, vorwiegend aus dem Grunde, weil es billiger als Holz und in genügender Menge im Lande vorhanden war. Dass dadurch die Technik des Schiffbaus eine ganz gewaltige Umwälzung erfahren musste, ist selbstverständlich, und es darf nicht Wunder nehmen, dass es einer geraumen Zeit bedurfte, bis die neuentstandenen Werften Construction und Arbeiter in genügender Anzahl herangebildet hatten, um die ihnen von allen Seiten zufließenden Bestellungen ausführen zu können. Leider ist in den ersten Jahren dieses gewaltigen Umschwungs viel von unserm schönen Gelde nach England ausgewandert, weil erst viel später in Deutschland Werften entstanden, wo eiserne Schiffe gebaut wurden; aber jetzt ist ihre Leistungsfähigkeit so hervorragend, dass sie sich im Inlande wie im Auslande eines vorzüglichen Rufes erfreuen. Noch gewaltiger und in cultureller Beziehung bedeutsamer war der Uebergang vom Segler zum Dampfer, der sich gerade in diesem Zeitraum in einem besonders grossartigen Maassstabe vollzogen hat, sich noch täglich vor unsern Augen vollzieht und auch künftighin sich noch immer weiter entwickeln wird. Vergleichbar ist dieser durchaus wesentliche Umschwung in unsern überseeischen Verkehrsmitteln und dem Laien annähernd zum Verständniss zu bringen, wenn man ihn aufforderte, unsere frühere Personenbeförderung am Lande mit Omnibus, Post u. s. w. und unsere Güterbeförderung per Frachtfuhrmann mit der jetzigen zu vergleichen, wo man in kürzester Frist mit dem Eilzuge von einem Ende Europas bis zum andern gelangen kann. Und doch geht der schnellste D-zug unsern modernen Reiseonkeln kaum schnell genug; wir leben eben in einer raschlebigigen Zeit und möchten am liebsten vom Lichtstrahl die Flügel leihen; dabei vergessen wir aber leider, hinreichend an die Sicherheit unseres Lebens zu denken, die um so mehr in Frage gestellt wird, je mehr wir die Schnelligkeit steigern. Dass auf der Eisenbahn nicht mehr, ich möchte lieber sagen nur so

wenige Unfälle sich ereignen, rührt daher, dass wir ein vorzüglich geschultes Eisenbahnpersonal besitzen, dass ein Eisenbahnzug auf Schienen läuft, und dass neben der Bahn der elektrische Funke zur Verfügung steht, der es ermöglicht, jedes Verkehrshinderniss sofort den betreffenden Nachbarstationen mitzutheilen und so das Abfahren des gefährdeten Zuges zu hintertreiben, wodurch das sonst unvermeidliche Unglück von den ahnungslosen Reisenden abgewendet wird, die in vielen Fällen gar nicht gewahr werden, in wie grosser Gefahr ihr Leben geschwebt hat. Einen solchen schätzenswerthen Warner muss man leider auf See entbehren, ausserdem ist die breite Fahrstrasse frei und für jedes Schiff zu jeder Zeit benutzbar, so dass nicht selten das eine dem andern durch Ausweichen den Weg frei machen muss, wenn nicht eine unsanfte Berührung mit ihren unheilvollen Folgen eintreten soll.

Aus diesen Gründen ist eine Seereise schon bedeutend gefährlicher, als eine Reise auf dem Festlande: aber es kommen noch mancherlei Gefahren anderer Art hinzu, die dieser fehlen, ich will sie übrigens nicht alle aufzählen, weil ich befürchte, den Laien zuviel Angst vor einer Seereise einzuflössen. Zwei beständige Unsicherheiten kann ich indessen nicht anzuführen unterlassen, weil gerade sie es sind, durch welche die Seefahrt ganz besonders gefährdet wird, es sind die ungenauen Kenntniss des Orts, an dem man sich in einem gegebenen Augenblick befindet, und die Unzuverlässigkeit des Wegweisers, auch Kompass genannt. Zwar hat man mit diesen trügerischen Faktoren auch früher rechnen müssen: aber sie hatten damals eine erheblich geringere Bedeutung, weil einerseits die Zeit keine so grosse Rolle spielte, andererseits aber die örtliche Ablenkung des Kompasses auf hölzernen Schiffen eine sehr geringe ist. Man bedenke nur, dass der Rheder in den sechziger Jahren froh war, wenn eine Reise nach Ostindien bzw. nach der Westküste Amerikas innerhalb eines Jahres vollendet wurde; heutzutage aber legen Klipperschiffe, wie die „Potosi“ eine solche fast in der halben Zeit zurück. Dass diese erhöhten Anforderungen, die in jetziger Zeit von den Rhedereien an den Schiffsführer gestellt werden, ganz besondere Aufbietungen von persönlichem Muth und den Besitz einer nicht geringen Summe von theoretischen Kenntnissen und praktischen Erfahrungen beanspruchen, ist leicht einzusehen, und es sind die Zeiten längst vorüber, wo man noch die Hoffnung hegen durfte, dass ein fauler und ein unge-rathener Sohn, der am Lande zu nichts zu gebrauchen war, es auf See zu einer Achtung gebietenden Stellung bringen würde. Heute gehört ein ganzer Mann dazu, um den Gefahren der See die Stirn zu bieten und sein Schiff ungefährdet in



kürzester Frist zum Bestimmungshafen zu führen; aber es hat auch einer grossartigen Verbesserung der technischen Hilfsmittel bedurft, um, unbeschadet der Sicherheit von Leben und Eigenthum, die vorhin gekennzeichnete Zeitersparnis überhaupt möglich zu machen. Ich werde versuchen die hervorragendsten von ihnen in den folgenden Zeilen kurz zu besprechen.

Nachdem der Dampf allmählig das Misstrauen, welches man ihm anfangs wegen der erhöhten Feuersgefahr entgegenbrachte, zerstreut und mehr und mehr Eingang gefunden hatte, bildeten sich alsbald grössere, kapitalkräftige Gesellschaften, die Dampfer bauen liessen und diese nicht in der sogenannten wilden Fahrt, in der die Schiffe damals meistens zu fahren pflegten, beschäftigten, sondern von ihnen regelmässig bestimmte Reisen in gewissen Zwischenräumen ausführen liessen, welche Gelegenheit bald von unternehmungslustigen Reisenden und mit der Heimath unzufriedenen Auswanderern benutzt wurde, um das Wunderland Amerika aufzusuchen und sich dort eine neue Heimath zu gründen. So entstanden der „Norddeutsche Lloyd“, die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft“ und andere hervorragende Dampfschiffsrhedereien, die mit ihren neuen Schiffen erfolgreich gegen ähnliche englische Dampfergesellschaften auf dem Weltmarkt in Wettbewerb traten und sich bald einen Weltruf zu verschaffen wussten. Die gesteigerte Auswanderung nach dem fernen Westen führte bald zum Bau grosser Passagierdampfer, die in ihrer grossartigen Ausstattung mehr schwimmenden Palästen, als den früheren Kauffahrern ähnlich sahen. Auch die Beförderung der überseeischen Post, die sich ebenfalls in diesen Jahren unter der Leitung unseres genialen General-Postmeisters von Stephan zu einer so gewaltigen Höhe erhob und in der Gründung des Weltpostvereins den Gipfel des Menschenmöglichen erklomm, fiel diesen Schiffen zu und brachte ihnen keine geringe Einnahmequelle, da durch die Sicherheit und Schnelligkeit, mit der sie die transatlantischen Reisen ausführten, gewissermaassen eine Brücke über den Ocean geschlagen war, und nun den unternehmenden Kaufmann nichts mehr hinderte, seine Handelsbeziehungen mit den früher so fernen Weltgegenden bis zu einem ungeahnten Umfang zu erweitern. Musste der Kaufmann früher mit Zittern und Zagen dem schwanken Fahrzeug seine werthvollen Güter anvertrauen, zweifelnd ob und wann sie den Bestimmungsort erreichen würden, so kann er dies heute mit Beruhigung thun in der an Gewissheit grenzenden Erwartung, dass sie an einem, fast mit mathematischer Sicherheit vorher zu bestimmenden Tage in den Händen des Empfängers sein werden. Welche Bedeutung gerade das Moment für den Welthandel hat, weiss der

Kaufmann selbst am besten zu schätzen; er wird bekennen müssen, dass ohne den Dampf der überseeische Handel sich zu seiner heutigen Höhe niemals würde haben entwickeln können.

Aber der Dampf allein konnte dies doch nicht vollbringen, es mussten noch andere Faktoren hinzutreten, die dem Laien zwar nicht so leicht zu Gesicht kommen, die aber dennoch nicht weniger hierbei mitgewirkt haben. Die Vervollkommnung unserer nautischen Instrumente war eigentlich die Vorbedingung; denn ohne sie wäre der Schiffer ausser Stande gewesen, die an ihn gestellte schwere Aufgabe zu lösen. Sehen wir uns z. B. einen Compass aus den sechziger Jahren an; wenn wir ihn mit dem heutigen vergleichen, so wagen wir kaum, einer solchen Scharteke denselben Namen beizulegen, und die jüngeren Herren wundern sich gewiss nicht wenig, wie ihre ältern Collegen mit einem so kümmerlichen Instrument den Weg übers pfadlose Meer haben finden können. Wir dürfen uns aber nicht über den Preis dieser feinen Instrumente wundern, es steht zu dem seines ältern Collegen in einem ähnlichen Verhältniss, wie seine Ausführung; denn wenn früher 10 bis 20  $\mathcal{R}$  schon eine ganz bedeutende Summe für ein so unentbehrliches Hilfsmittel war, so muss man heute etwa den 10 bis 20fachen Betrag für einen guten Kompass anlegen.

Ähnlich so verhält es sich mit dem Sextanten; war man früher schon hoch erfreut, wenn der Octant eine Genauigkeit der Ablesung des gemessenen Winkels bis zu einer Minute gestattete, so ist man heute in der Lage Sextanten herzustellen, die eine solche bis zu 10 Sekunden ermöglichen, dabei ist durch die Erfindung und Verbesserung der Theilmaschinen der früher ganz beträchtliche Excentricitätsfehler dieser Instrumente bis auf ein kleinstes Maass herabgedrückt, so dass ein geübter Beobachter in der Lage ist, mit einem solchen Sextanten Winkel bis zu einer Genauigkeit von 10 bis 20 Secunden zu messen.

Als dritter im Bunde ist das Chronometer zu nennen, seine Vervollkommnung ist für die Schifffahrt jedenfalls ebenso wichtig, wie die seiner vorgenannten Collegen, ja ich möchte fast sagen noch wichtiger; denn ohne ein zuverlässiges Chronometer würden sich die Seereisen mit solcher Schnelligkeit überhaupt nicht ausführen lassen, weil dann die durchaus erforderliche Sicherheit in der Navigation fehlen würde. Diese Betrachtung führt uns auf das interessante Gebiet der Ortsbestimmung auf See, in welcher Kunst der Kapitän und seine Officiere eine hervorragende Fertigkeit besitzen müssen, wenn sie ihren Beruf zur allgemeinen Zufriedenheit ausführen wollen.

(Fortsetzung folgt.)

# Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 27. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge.

(Fortsetzung.)

## Seemannsordnung.

§ 39. Vor Antritt der Reise hat der Schiffer ein Abrechnungsbuch anzulegen, in welches alle auf die Heuer geleisteten Vorschuss- und Abschlagszahlungen, sowie die etwa gegebenen Handgelder einzutragen sind. In dem Abrechnungsbuche ist von dem Schiffsmann über den Empfang jeder Zahlung zu quittiren. Auch hat der Schiffer jedem Schiffsmann, der es verlangt, noch ein besonderes Heuerbuch zu übergeben und darin ebenfalls jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung einzutragen.

§ 40. Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise vermindert und nicht wieder ergänzt wird, so sind, falls nicht ein Anderes bedungen ist, die dadurch ersparten Heuerbeträge unter die verbleibenden Schiffsleute nach Verhältniss ihrer Heuer zu vertheilen. Ein Anspruch auf die Vertheilung findet jedoch nicht statt, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Effekten des entwichenen Schiffsmannes nicht an Bord zurückgeblieben sind.

Wenn die Zahl der Mannschaft sich während der Reise um mehr als ein Sechstel verringert, so muss der Schiffer dieselbe auf Verlangen der verbleibenden Schiffsleute ergänzen, sofern die Umstände eine Ergänzung gestatten.

§ 41. In allen Fällen, in welchen ein Schiff länger als zwei Jahre auswärts verweilt, tritt in Ermangelung einer anderweitigen Abrede für den seit zwei Jahren in Dienst befindlichen Schiffsmann eine Erhöhung der Heuer ein, wenn diese nach Zeit bedungen ist. Diese Erhöhung wird wie folgt bestimmt:

- 1) der Schiffsjunge tritt mit Beginn des dritten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte oder aus derselben als Durchschnittsbetrag sich ergebende Heuer der Leichtmatrosen, und mit Beginn des vierten Jahres in die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen ein;
- 2) der Leichtmatrose erhält mit Beginn des dritten Jahres die in der Musterrolle bestimmte Heuer der Vollmatrosen und mit Beginn des vierten Jahres ein Fünftel derselben mehr an Heuer;
- 3) für die übrige Mannschaft steigt die in der Musterrolle angegebene Heuer mit Beginn des dritten Jahres um ein Fünftel und mit Beginn des vierten Jahres um ein weiteres Fünftel ihres ursprünglichen Betrages.

§ 43. Dem Schiffsmann gebührt Beköstigung für Rechnung des Schiffs von dem Zeitpunkt des Dienstantritts an. Er darf die verabreichten Speisen und Getränke nur zu seinem eigenen Bedarf verwenden und nichts davon veräußern, vergeuden oder sonst bei Seite bringen:

## Abänderungsvorschläge der Technischen Kommission für Seeschifffahrt.

§ 38 unverändert.

§ 39. Vor Antritt der Reise hat der Schiffer ein Abrechnungsbuch anzulegen, in welches die verdienten Ueberstundengelder, alle auf die Heuer geleisteten Vorschuss- und Abschlagszahlungen, sowie die etwa gegebenen Handgelder einzutragen sind. In dem Abrechnungsbuche ist von dem Schiffsmann über den Empfang jeder Zahlung zu quittiren. Auch hat der Schiffer jedem Schiffsmann, der es verlangt, noch ein besonderes Heuerbuch zu übergeben und darin ebenfalls den verdienten Ueberstundenlohn, sowie jede auf die Heuer des Inhabers geleistete Zahlung einzutragen. Vor der Abmusterung ist dem Schiffsmann in diesem Heuerbuch sein Gesamtgut haben zu berechnen.

§ 40. Wenn die Zahl der Mannschaft, welche zur Bedienung des Schiffes und der Maschine bestimmt ist, sich während der Reise vermindert und nicht wieder ergänzt wird, so sind die vom Beginn der nächsten Fahrt dadurch ersparten Heuergelder unter die verbleibenden Schiffsleute derselben Kategorie nach Verhältniss der Heuer und der geleisteten Mehrarbeit zu vertheilen. Ein Anspruch auf die Vertheilung findet jedoch nicht statt, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Effekten des entwichenen Schiffsmannes nicht an Bord zurückgeblieben sind.

Wenn die Zahl der Mannschaft, welche zur Bedienung des Schiffes und der Maschine bestimmt ist, sich während der Reise um mehr als ein Sechstel verringert, so muss der Schiffer dieselbe ergänzen, sofern die Umstände eine Ergänzung gestatten.

§ 41. In allen Fällen, in welchen ein Schiff mehr als zwei Jahre auswärts verweilt, tritt für den seit zwei Jahren im Dienst befindlichen Schiffsmann eine Erhöhung der Heuer ein, wenn diese nach Zeit bedungen ist. Diese Erhöhung wird wie folgt bestimmt:

- 1) der Schiffsjunge tritt mit Beginn des dritten Jahres in den Rang eines Leichtmatrosen und erhält die in der Musterrolle bestimmte oder aus derselben als Durchschnittsbetrag sich ergebende Heuer der Leichtmatrosen, und mit Beginn des vierten Jahres in den Rang und die Heuer der Vollmatrosen;
- 2) der Leichtmatrose tritt mit Beginn des dritten Jahres in den Rang eines Vollmatrosen und erhält die in der Musterrolle bestimmte Heuer desselben, und mit Beginn des vierten Jahres ein Fünftel derselben mehr an Heuer;
- 3) für die übrige Mannschaft steigt die in der Musterrolle angegebene Heuer mit Beginn des dritten Jahres um ein Fünftel und mit Beginn des vierten Jahres um ein weiteres Fünftel ihres ursprünglichen Betrages.

Der letzte Absatz fällt fort. — § 42 unverändert.

§ 43. Dem Schiffsmann gebührt Beköstigung für Rechnung des Schiffs oder eine entsprechende Geldentschädigung von dem Zeitpunkt des Dienstantritts an bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses. Er darf die verabreichten Speisen und Getränke nur zu seinem eigenen Bedarf verwenden und nichts davon veräußern, vergeuden oder sonst bei Seite bringen. Dem angeheuerten Schiffsmann sind, falls nicht ein Anderes vereinbart ist, für Reisen, welche er vom Orte der Anheuerung ab behufs Antritts seines Dienstes oder vom Ort der Dienstentlassung ab behufs Vornahme der Abmusterung zurückzulegen hat, Reisekosten und Beköstigung zu gewähren.

§ 44, Absatz 1 und 2 unverändert.

Bei den nach Inkrafttreten dieses Gesetzes neu zu erbauenden Schiffen muss der Logisraum mindestens 1 $\frac{1}{2}$  Meter

§ 45. Die dem Schiffsmann für den Tag mindestens zu verabreichenden Speisen und Getränke (§ 43), die Grösse und die Einrichtung des Logisraumes (§ 44) und die mindestens mitzunehmenden Heilmittel bestimmen sich im Zweifel nach dem örtlichen Rechte des Heimathshafens.

Der Erlass näherer Bestimmungen steht den Landesregierungen im Verordnungswege zu.

§ 47. Wenn ein Schiffsofficier oder nicht weniger als drei Schiffsleute bei einem Seemannsamt Beschwerde darüber erheben, dass das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist, oder dass die Vorräthe, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind, so hat das Seemannsamt eine Untersuchung des Schiffs beziehungsweise der Vorräthe zu veranlassen und deren Ergebniss in das Schiffsjournal einzutragen. Auch hat dasselbe, falls die Beschwerde als begründet erweist, für die geeignete Abhülfe Sorge zu tragen.

§ 48. Falls der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilung:

- 1) wenn der Schiffsmann wegen der Krankheit oder Verwundung die Reise nicht antritt, bis zum Verlauf von drei Monaten seit der Erkrankung oder Verwundung;
- 2) wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe nach einem deutschen Hafen zurückkehrt, bis zum Ablauf von drei Monaten seit der Rückkehr des Schiffs;
- 3) wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, die Rückreise des Schiffs jedoch nicht in einem deutschen Hafen endet, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Rückkehr des Schiffs;
- 4) wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen werden musste, bis zum Ablauf von sechs Monaten seit der Weiterreise des Schiffs.

hoch und so gross sein, dass auf jeden Schiffsmann, einschliesslich seines Kojenraumes, mindestens  $2\frac{1}{2}$  Kubikmeter kommen. Zwischen Kojen und einer etwa davor befindlichen Wand muss dabei mindestens ein Raum von 0,5 Meter Breite verbleiben. Zweimanns-Kojen sind verboten.

§ 45. Die dem Schiffsmann für den Tag mindestens zu verabreichenden Speisen und Getränke (§ 43) und die mindestens mitzunehmenden Heilmittel bestimmen sich im Zweifel nach dem örtlichen Rechte des Heimathshafens.

Der Erlass näherer Bestimmungen steht den Landesregierungen im Verordnungswege zu.

§ 46 unverändert.

§ 47. Wenn ein Schiffsofficier oder nicht weniger als drei Schiffsleute bei einem Seemannsamt Beschwerde darüber erheben, dass das Schiff, für welches sie angemustert sind, nicht seetüchtig ist, oder dass die Vorräthe, welche das Schiff für den Bedarf der Mannschaft an Speisen und Getränken mit sich führt, ungenügend oder verdorben sind, so hat das Seemannsamt mit möglichster Beschleunigung eine Untersuchung des Schiffs beziehungsweise der Vorräthe zu veranlassen und deren Ergebniss in das Schiffsjournal einzutragen. Auch hat dasselbe, falls sich die Beschwerde als begründet erweist, für die geeignete Abhülfe Sorge zu tragen.

§ 48. Falls der Schiffsmann nach Antritt des Dienstes erkrankt oder verwundet wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung und Heilung:

- 1) wenn der Schiffsmann wegen der Verwundung oder Erkrankung die Reise nicht antritt, bis zum Ablauf von drei Monaten seit der Erkrankung oder Verwundung;
- 2) wenn er die Reise antritt und mit dem Schiff nach einem deutschen Hafen zurückkehrt, bis zum Ablauf von drei Monaten seit der Rückkehr des Schiffs;
- 3) wenn er nach Antritt der Reise in einem Hafen zurückgelassen werden muss:
  - a. bis zu drei Monaten, sofern er in einem europäischen Hafen, mit Ausschluss derjenigen der Türkei, des Schwarzen und des Azowschen Meeres, zurückgelassen wird;
  - b. bis zu sechs Monaten, sofern er in einem ausser-europäischen Hafen oder einem solchen der Türkei, des Schwarzen oder Azowschen Meeres zurückgelassen wird, und zwar von dem Tage an, an welchem er das Schiff verlässt.

Wenn der wegen Krankheit oder Verwundung im Auslande befindliche Schiffsmann (3 a und b) mit Genehmigung des behandelnden Arztes nach einem deutschen Hafen befördert und dort in eine Heilanstalt aufgenommen wird, so trägt der Rheder die Kosten der Verpflegung nur bis zum Ablauf von drei Monaten seit der Aufnahme in die Heilanstalt, soweit sich nicht nach den Ziffern 3 a und b eine kürzere Fürsorgepflicht ergeben sollte.

Wer sich ausser mit Genehmigung des Seemannsamtes der Heilbehandlung gegen den Willen des Arztes entzieht, verwirkt den Anspruch auf Tragung der Kosten für Verpflegung und Heilung durch den Rheder seit dieser Zeit.

Dem Schiffsmann gebührt, falls er nicht mit dem Schiffe nach dem Hafen der Ausreise zurückkehrt, freie Zurückbeförderung (§ 51 Absatz 3, §§ 65, 66). Der Schiffer kann dieser Verpflichtung durch Zahlung einer entsprechenden, im Streitfalle von dem Seemannsamt festzusetzenden Vergütung genügen.

§ 49. Die Heuer bezieht der erkrankte oder verwundete Schiffsmann:

- wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;
- wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, bis er bei Beendigung der Reise entlassen wird, ausgenommen für die Zeit, während welcher er keinen Dienst verrichtet hat.

Auch gebührt dem Schiffsmann, falls er nicht mit dem Schiffe nach dem Hafen zurückkehrt, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, freie Zurückbeförderung nach diesem Hafen (§§ 65, 66), oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung.

§ 49. Die Heuer bezieht der erkrankte oder verwundete Schiffsmann:

- wenn er die Reise nicht antritt, bis zur Einstellung des Dienstes;
- wenn er die Reise antritt und mit dem Schiffe zurückkehrt, bis zur Beendigung der Rückreise;



wenn er während der Reise am Lande zurückgelassen worden musste, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verlässt.

§ 52. Ueber jeden nach Antritt des Dienstes eintretenden Todesfall eines Schiffsmannes muss vom Schiffer unter Zuziehung von zwei Schiffsofficieren oder anderen glaubhaften Personen ein urkundlicher Nachweis beschafft werden. Die Urkunde muss Tag und Stunde des Todes, Vor- und Familiennamen, Geburts- oder Wohnort und Alter des Verstorbenen, sowie die mutmaassliche Ursache des Todes enthalten. Sie ist von dem Schiffer und den zugezogenen Zeugen zu vollziehen.

Soweit der Nachlass des verstorbenen Schiffsmannes sich an Bord befindet, hat der Schiffer für die Aufzeichnung und Aufbewahrung, sowie erforderlichenfalls für den Verkauf des Nachlasses Sorge zu tragen. Die Aufzeichnung ist unter Zuziehung von zwei Schiffsofficieren oder anderen glaubhaften Personen vorzunehmen.

Die Nachlassgegenstände selbst, der etwaige Erlös aus denselben, sowie der etwaige Heuerückstand sind nebst der erwähnten Aufzeichnung und dem Nachweis über den Todesfall demjenigen Seemannsamt, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme der Nachlassgegenstände ablehnt, so hat der Schiffer die Uebergabe bei demjenigen Seemannsamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann.

Durch die Vorschriften des ersten und dritten Absatzes werden die auf die Führung der Civilstandsregister bezüglichen Bestimmungen der Landesgesetze nicht berührt.

53. Wenn der Schiffer während der Reise stirbt, ist der Steuermann verpflichtet, für die Beschaffung eines Nachweises über den Todesfall und für den Nachlass nach Maassgabe der vorstehenden Bestimmungen (§ 52) Sorge zu tragen.

## Seemannsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

Das Seeamt zu Hamburg beschäftigte sich mit dem Unfall an Bord des deutschen Dampfers „Deutschland“. Am 1. Dec. 1896 auf der Reise des Dampfers „Deutschland“ von Rotterdam nach New York ist der Trimmer Friedrich Wilhelm Ferdinand Reinking aus Coesfeld über Bord gesprungen und ertrunken. Die über diesen Unfall eingeleitete seeamtliche Untersuchung ergab folgende Feststellungen:

Der im Jahre 1893 zu Stettin aus Stahl erbaute Schraubendampfer „Deutschland“, Unterscheidungssignal RJVS, hat Dreimast schooner-Takelung, eine Maschine von 1400 indicirten Pferdekraften und einen Nettoraumgehalt von 6665, cbm = 2352, Registertons, gehört der Deutsch-Amerikanischen

Die ersparte Heuer wird unter die Leute vertheilt, welche die Mehrarbeit geleistet haben. Jedoch ist der Schiffer befugt, aus Billigkeitsrücksichten dem Schiffsmann die volle Heuer zukommen zu lassen und von einer Vertheilung abzusehen; wenn er während der Reise am Land zurückgelassen werden musste, bis zu dem Tage, an welchem er das Schiff verlässt. Für die Dauer des Aufenthaltes in einem Hospital gebührt dem Schiffsmann keine Heuer.

Letzter Absatz unverändert. — § 50 unverändert.

§ 50a. Falls der Schiffsmann wegen Erkrankung am Lande zurückgelassen werden musste, hat der Schiffer dafür Sorge zu tragen, dass die Effekten des Erkrankten dem zuständigen Seemannsamt übergeben werden. Der Schiffer ist befugt, hiervon abzuweichen, sofern ihm, dies im Interesse des Schiffsmannes geboten erscheint. Der Schiffer hat eine Aufzeichnung der Effekten aufstellen zu lassen und sie mit seiner Unterschrift versehen, denselben beizufügen.

§ 51 unverändert.

§ 52. Der während der Reise (d. h. ausserhalb eines deutschen Hafens) eintretende Tod des Schiffers oder eines Schiffsmannes ist gemäss §§ 61 bis 64 des Gesetzes über die Beurkundung des Personenzustandes und die Eheschliessung vom 6. Februar 1875 (Reichs-Gesetzbl. S. 23) bei Vermeidung der im § 68 daselbst angedrohten Strafe zu beurkunden.

Soweit der Nachlass des verstorbenen Schiffsmannes sich an Bord befindet, hat der Schiffer für die Aufzeichnung und sorgfältige Aufbewahrung, sowie erforderlichenfalls für den Verkauf des Nachlasses im Wege der Versteigerung Sorge zu tragen. Die Aufzeichnung ist unter Hinzuziehung von zwei Schiffsofficieren oder anderen glaubhaften Personen vorzunehmen.

Die Nachlassgegenstände selbst, der etwaige Erlös aus denselben, sowie der etwaige Heuerückstand sind nebst der erwähnten Aufzeichnung und dem Nachweis über den Todesfall demjenigen Seemannsamt, bei dem es zuerst geschehen kann, zu übergeben. Wenn im Auslande das Seemannsamt aus besonderen Gründen die Uebernahme der Nachlassgegenstände ablehnt, so hat der Schiffer die Uebergabe bei demjenigen Seemannsamt zu bewirken, bei welchem es anderweit zuerst geschehen kann. Nachlassgegenstände von Schiffleuten, welche auf Dampfern in regelmässiger Fahrt nach einem deutschen Hafen verstorben sind, sollen, wenn dies dem Interesse der Empfangsberechtigten entspricht, nicht den Seemannsämtern im Auslande, sondern nach Rückkehr des betreffenden Dampfers sofort dem Seemannsamt des Hafens der Ausreise oder Heimathshafens übergeben werden.

Für den Nachlass des während der Reise verstorbenen Schiffers hat der Steuermann nach Maassgabe der vorstehenden Bestimmungen Sorge zu tragen.

§ 53 fällt fort.

(Fortsetzung folgt.)

Petroleum-Gesellschaft zu Hamburg, wird geführt von dem Kapitän Bernhard Schlierhorst und hat im Ganzen eine Besatzung von 40 Personen.

Ueber den Unfall ergab sich Folgendes: Am 13. Dec. 1896 auf der Reise nach New York, Vormittags 11 Uhr, bemerkten der erste Steuermann Schröder und der dritte Steuermann Jachens, dass ein Mann über Bord sprang. Der erste Steuermann, welcher die Wache hatte, liess sofort die Maschine stoppen, während der dritte Steuermann nach hinten lief, um dem Ueberbordgegangenen einen Rettungsring zuzuwerfen. Obgleich Kapitän Schlierhorst das Schiff noch eine Weile in der Nähe des Unfallortes im Kreise herumfahren liess, wurde von dem Ueberbordgegangenen nichts weiter gesehen. Von der Aussetzung eines Bootes musste des schweren Wetters wegen Abstand genommen werden. Der alsbald angeordnete Aufbruch

der Mannschaft ergab, dass der Trimmer Reinking fehlte. Der erste Maschinist Wüstner hatte den Reinking, welcher ein schlanker, indess nicht sehr starker Mensch, als Trimmer angenommen, weil derselbe nachweislich als Schlosser gearbeitet hatte. Es stellte sich indessen bald heraus, dass der Mann nicht die nöthige Energie hatte, um die Arbeit eines Kohlenziehers zu verrichten. Obgleich es ihm anscheinend an den erforderlichen Kräften wohl nicht gefehlt hat, so hat er doch behauptet, dass die Arbeit für ihn zu schwer sei. Reinking war an den Feuern des Heizers Klavehn beschäftigt, und Letzterer gab ihm am 13. December, als der dritte Maschinist Richter eben den Heizraum verlassen hatte, den Befehl, die nassemachte Asche in den vorderen Raum zu tragen. Wie Klavehn annahm, entfernte Reinking sich, um eine Aschspütze zu holen, aber derselbe muss gleich nach oben gelaufen sein, denn wenige Minuten später stoppte die Maschine, weil ein Mann über Bord gegangen war und Reinking dann fehlte.

Der dritte Maschinist Richter will sich, da er sah, dass Reinking ein unbefahrener Mann war, sofort um ihn gekümmert haben; da aber noch nicht viel zu thun war, so hat er es für nöthig gehalten, den Reinking weiter zu instruiren, und das auch schon die Heizer der Wache thaten. Am zweiten Tag, als man in See war, begann es zu stürmen und wurde Reinking seekrank. Trotzdem arbeitete er ruhig weiter, und der Maschinist Richter ihm noch gezeigt haben, wie er sich die Arbeit erleichtern könne. Auf der folgenden Abendwache erklärte Richter den Reinking an dem Loch des Steuerbordbunkers, wie er sich auf die Schaufel stützte. Da Reinking auf diese Weise mit dem Trimmen zurückbleiben musste, so sagte der Maschinist zu ihm: „Halten Sie sich daran, damit die Bunker gefüllt werden.“ Reinking fing dann wieder an zu schaufeln, aber als der Maschinist Richter, nach der Backbordseite hinübergehend, sich nach ihm umsah, arbeitete Reinking nicht mehr, worauf der Maschinist ihm zurief: „Wenn Sie den Bunker nicht voll bekommen, bleiben Sie nach Ablauf der Wache unten.“ Dass der Mann seekrank war und vielleicht nicht arbeiten konnte, ist dem Maschinisten nicht eingefallen. Als der Maschinist nach Ablauf einer Stunde wieder nach Reinking sah, bemerkte er, dass derselbe, der in dem Loch an der Steuerbordseite sass, garnicht getrimmt haben konnte. Als Reinking den Maschinisten kommen sah, stand er auf und fing wieder an zu arbeiten, worauf der Maschinist zu ihm sagte: „Machen Sie fix, dass Sie die Bunker voll schaufeln.“ Da Reinking nicht antwortete sondern den Maschinisten nur immer fest ansah, nahm Letzterer ihm die Schaufel weg und trimmte selbst eine Zeitlang, um die Bunker voll an die nächste Wache abliefern zu können. Als er den Bunker gefüllt hatte, schickte er den Reinking nach dem Heizraum hinunter, um dort Asche aus den Feuerbüchsen zu ziehen. Diese Arbeit hat Reinking dann auch verrichtet und ist nach Beendigung der Wache mit den Heizern nach oben gegangen. Auf der nächsten Morgenwache erklärte Reinking dem Maschinisten Richter, dass ihm die Arbeit zu schwer werde, und bat, ihn am Tage in der Maschine arbeiten zu lassen. Der erste Maschinist Wüstner sollte dies aber nicht gestatten und sagte, als der Maschinist Richter auf der folgenden Wache deshalb vorstellig wurde, da der Mann mit der Arbeit nicht fertig werde, zu Richter: „Dann lassen Sie den Mann einfach nacharbeiten.“ Am 13. December Vermittags machte Reinking bei Antritt der Wache erst die Feuer rein und war ganz willig bei der Arbeit; dann ging er in den Bunker, wo er von 9—11 Uhr sich aufhielt, aber, wie der Maschinist Richter bei der Inspicirung bemerkte, garnicht gearbeitet hatte. Richter sagte zu ihm: „Sie haben gar nichts getan und bleiben nach der Wache unten“, und sandte ihn darauf nach dem Heizraum, wo er später sah, dass Reinking dort die Asche aus dem hinteren Feuer herausholte. Auf dieser letzten Wache will der Maschinist Richter den Reinking noch gefragt haben, ob er krank sei, was derselbe jedoch verneint

habe. Niemand weiss, dass Reinking irgendwie schlecht behandelt worden ist; auch hat derselbe sich nie über die Behandlung beklagt. Widerspenstig hat Reinking sich überhaupt niemals gezeigt. Es weiss keiner von den Zeugen etwas darüber auszusagen, aus welchen Gründen und unter welchen Umständen der Trimmer Reinking, über Bord gesprungen ist. Specieell dessen eigene Collegen bekunden, dass bei Reinking, der bereits zwei Tage vor der That seekrank war, der Wille zum Arbeiten wohl vorhanden gewesen, dass er aber der Seekrankheit wegen, wohl nicht habe arbeiten können, denn er habe stets dagestanden und konnte die Schaufel nicht rühren. An Bord ist er nicht unfreundlich behandelt, auch nicht zur Arbeit gezwungen worden, und ging er trotz seiner Seekrankheit stets seine Wache.

Der Vorsitzende konstatirte noch aus den Acten, dass Reinking die Kadettenanstalt besucht, später als Einjähriger bei der Marine gedient, jedoch die militärische Laufbahn nicht vollendet habe, dann sei er bei einem Schlossermeister als Volontär in die Lehre gegangen und habe von seinem Lehrherrn ein sehr gutes Zeugnis erhalten.

Damit war das Beweismaterial erschöpft, und führte der Reichskommissar sodann aus: Der als Trimmer angemusterte Reinking ist auf dem Dampfer „Deutschland“ in schroffer Weise zu schweren Arbeiten angehalten und angetrieben worden, Arbeiten, die er selbst bei dem gezeigten guten Willen nicht im Stande war zu leisten, und hat sich, wie ich meine, aus diesem Grunde in selbstmörderischer Absicht in's Meer gestürzt. Ganz besonders schroff und ablehnend hat sich aber der leitende Maschinist in dieser Sache gezeigt. Beim verehrlichen Seeamt stelle ich den Antrag, dem Maschinisten Wüstner wegen seines dem Reinking gegenüber beobachteten höchst schroffen und inhumanen Verhaltens die Befugnis zum Betreiben des Maschinistengewerbes zu entziehen.

Der Spruch des Seeamtes lautet: „Der Kohlenzieher Friedrich Wilhelm Ferdinand Reinking aus Ochtrup ist am 13. December 1896 während der Fahrt des Dampfers „Deutschland“ von Rotterdam nach New York über Bord gesprungen und hat seinen Tod im Meere gefunden. Wenngleich das Verhalten des ersten Maschinisten Wüstner ernstlich zu tadeln ist, weil er sich zu wenig um das ihm unterstellte Maschinenpersonal gekümmert hat, so hat die Beweisaufnahme doch nicht ergeben, dass Reinking durch sein Verhalten in den Tod getrieben worden ist. Die Befugnis zur Ausübung des Maschinistengewerbes ist dem Wüstner daher zu belassen. Die angestellten Rettungsversuche blieben ohne Erfolg, da man Reinking nach dem Ueberbordspringen nicht wieder zu Gesicht bekam. Das Aussetzen eines Rettungsbootes war bei dem stürmischen Wetter unmöglich.“

## Vermischtes.

Der Ausschuss des Repräsentantenhauses für Mittel und Wege in Washington hat die in das neue Tarifgesetz aufzunehmenden Zollsätze für Zucker festgestellt. Hiernach wird der Zoll für Rohzucker von 96 Grad nach dem Polariskop auf 1½ Cent pro Pfund festgesetzt; für Zucker unter 96 Grad wird eine gleitende Skala aufgestellt, die bis zu 1 Cent pro Pfund heruntergeht. Der gegenwärtige Zollsatz für Zucker von 75 Grad beträgt 40%, von Werthe, der neue Zollsatz dagegen ungefähr 70%. Der Differentialzoll auf Zucker, der aus Ländern kommt, welche Exportprämien zahlen, soll gleich dem Nettobetrag der Exportprämie sein und wird verändert, je nachdem die Exportprämien verändert werden. Zum Zwecke der Reciprocität soll der Präsident ermächtigt werden, den Zoll um ¼ Cent herabzusetzen, wenn der Zucker aus Ländern kommt, die entsprechende Gegenvortheile gewähren. Der Unterschied des Zolles für rohen und raffinierten Zucker wird

wahrscheinlich  $\frac{1}{2}$  Cent betragen. Die Zollsätze sind durchaus Gewichtszölle. Der Ausschuss hat sich einstimmig gegen eine Bundesprämie ausgesprochen.

#### Die Auswanderung über Hamburg im Monat Februar 1897.

Nach der von der Polizeibehörde veröffentlichten Uebersicht betrug die Zahl der über Hamburg ausgewanderten Personen im letzten Monat 1780 Individuen, und zwar 1189 männlichen und 591 weiblichen Geschlechts, darunter 393 bez. 159, zusammen 552 Deutsche. Von den Ausgewanderten bildeten 364 männliche (darunter 72 Deutsche) und 365 weibliche (78 Deutsche), 232 (51 Deutsche) Familien, während 825 männliche (321 Deutsche), und 226 weibliche (81 Deutsche) Einzel-Personen auswanderten. Es waren über 10 Jahre alt 1055 männliche, (374 Deutsche) und 475 weibliche (138 Deutsche) Auswanderer; im Alter von 1 bis 10 Jahren standen 105 Knaben (16 Deutsche) und 98 Mädchen (16 Deutsche) und unter 1 Jahr alt waren 29 männliche (3 Deutsche) und 18 weibliche (5 Deutsche) Auswanderer. Mit 39 Schiffen gingen 1448 Auswanderer direct über hier, mit 20 Schiffen 332 Auswanderer indirect. Es kamen aus dem Deutschen Reich 393 männliche und 159 weibliche, aus Oesterreich-Ungarn 367 männliche und 213 weibliche, aus Russland 294 männliche und 148 weibliche, aus den übrigen fremden Staaten 135 männliche und 71 weibliche Auswanderer. Es gingen nach den Vereinigten Staaten Nordamerikas 870 männliche und 451 weibliche Auswanderer, nach dem übrigen Amerika 348, nach Afrika 105, nach Asien 6 und nach Australien und Polynesien — Auswanderer. In der Zeit vom 1. Januar bis ultimo Februar 1897 wanderten 3029 Personen (darunter 906 Deutsche) aus, während für dieselbe Zeit des Jahres 1888 diese Zahl 8283 (1851 Deutsche), 1889 5736 (1806 Deutsche), 1890 7034 (1599 Deutsche), 1891 9091 (1790 Deutsche), 1892 14 139 (2293 Deutsche), 1893 3051 (1639 Deutsche), 1894 2861 (1426 Deutsche), 1895 3447 (1072 Deutsche), 1896 4526 (1190 Deutsche), Personen betrug, so dass die diesjährige Auswanderung durchweg gegen die übrigen Jahre zurücksteht.

**Rumänische Schiffahrt.** Wie Bukarester Blätter aus zuverlässiger Quelle erfahren, hat der rumänische Minister für öffentliche Arbeiten das Dampfschiff „Ignatio Florio“, welches den Verkehr zwischen Constantza und Konstantinopel vermittelt, zum Preise von  $1\frac{1}{2}$  Millionen Lei angekauft. Demnach dürfte die „Cobra“, nach Ablauf des Charterungsvertrages zwischen der rumänischen Regierung und der Ballin'schen Rhederei in Hamburg, Ende April in die Heimath zurückkehren, wenn nicht, wie als möglich verlautet, auch dieses Schiff von der rumänischen Regierung noch in letzter Stunde angekauft wird.

Französische Zollbeamten haben am 16. Februar d. J. an der Küste von Gascogne zwischen Arrachon und Cordouan eine Flasche aufgefischt, welche von den Passagieren des Dampfers „Weimar“ aus Bremen am 27. September 1895 auf den Bänken von Neufundland ins Meer geworfen worden war. Die Flasche enthielt einen Brief folgenden Inhalts: „Dampfer „Weimar“, zur Zeit auf dem Atlantischen Ocean, 27. September 1895, auf der Reise von Bremen nach Baltimore. Wir endesunterzeichnete Passagiere des obengenannten Dampfers bitten den Finder dieses Documents, es irgend einer grösseren Zeitschrift zur Veröffentlichung zu übersenden mit Angabe des Fundortes. Wir befinden uns zur Zeit auf  $49^{\circ}$  N.  $51^{\circ}$  W. und wir sind alle wohl und munter“. — Folgen die Unterschriften von dreissig Passagieren. — Die Flasche hat demnach in 507 Tagen etwa 2100 Seemeilen in östlicher Richtung zurückgelegt, bei einer durchschnittlichen Tagesgeschwindigkeit von 4,15 Seemeilen. Bemerkenswerth ist, dass die Flasche von der Strömung und den Winden in  $1\frac{1}{2}$  Jahren mit der

obengenannten mittleren Geschwindigkeit direkt nach Osten getrieben ist, ohne der Abzweigung des Golfstromes nach NO. und der Küste Norwegens gefolgt zu sein.

### Kleine Mittheilungen.

Die Kieler Rhederei-Firma H. Diederichsen hat 3 Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und zwar die Dampfer „Bahia“, „Olinda“ und „Curityba“ angekauft. Die „Bahia“ 1880 gebaut, ist 1606 Netto-Reg.-Tons, die Schwesterschiffe „Olinda“ und „Curityba“, je 1744 Reg.-Tons gross.

Der Schnelldampfer „Augusta Victoria“, welcher auf der Werft von Harland & Wolff in Belfast, Ireland um 60 Fuss verlängert worden ist, hat bereits in der vergangenen Woche das Dock wieder verlassen und wird in den ersten Tagen des Mai hier zu erwarten sein. Durch die Verlängerung dieses Schiffes wird die „Augusta Victoria“ der längste und grösste Schnelldampfer von den vier hamburger Schnelldampfern sein. Unter dem Oberdeck wird ein neuer grosser Salon angelegt und die Kajüteeinrichtung wird entsprechend der Verlängerung vergrössert und verschönert. Im Kesselraum werden andere Kessel aufgestellt, sodass das Schiff eine bei weitem grössere Geschwindigkeit haben dürfte wie zuvor.

Der Zwischendeckfahrpreis nach Newyork ist vom Norddeutschen Lloyd für Schnelldampfer auf 160  $\mathcal{M}$ , für Postdampfer auf 150  $\mathcal{M}$  erhöht worden. Diese Preise treten am 18. d. M. in Kraft.

Donnerstag, den 1. April d. J., Morgens 8 Uhr beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu Geestemünde die Aufnahmeprüfung zu einem neuen Steuermannskursus. Meldungen dazu nimmt der Navigationsschul-Director Jungclaus selbst bis zum Beginn der Prüfung entgegen.

### Vereinsnachrichten.

#### Nautischer Verein zu Hamburg.

Anlässlich der Ernennung des Herrn Dr. Anton Feil zum Ehrenpräsidenten des Vereins wurde, wie schon früher erwähnt, ein Ehren-Diplom gestiftet, welches, mit gefälligem Rahmen versehen, dem Herrn von drei Mitgliedern im Laufe der Woche überreicht werden wird. Der in Aussicht gestellte Vortrag über Elbeorrection unterblieb und wurde zum 12. April festgesetzt. Eingegangen war der Jahresbericht Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona. Ein interessanter Fall von einem deutschen Schiff wird von einem Mitglied mitgetheilt. Das Schiff wird auf See in Folge Unfalls verlassen, erreicht jedoch später mit fremder Hilfe einen englischen Hafen. Die Ladungsempfänger verweigern darauf die Auszahlung der Fracht an die Eigenthümer und behaupten auf gerichtlichem Wege ihr Recht. Herr Knipping behandelt das Thema, ob an Bord eines Dampfers meteorologische Beobachtungen wünschenswerth und nothwendig seien. In längerem interessanten Vortrag begründet der Redner die unbedingte Nothwendigkeit, einestheils um Strömung, Eisverhältnisse und Wirbelstürme kennen zu lernen, andernteils den jungen Schiffsofficieren Gelegenheit zu geben, sich an scharfe Beobachtung zu gewöhnen und genau darüber Buch zu führen. Er erwähnt ferner, dass nur in Folge genauer und mannigfaltiger Beobachtungen seitens der verschiedenen Schiffe die meteorologischen Stationen in den Stand gesetzt werden können, daraufhin bestimmte Thesen festzustellen. Schluss 10 Uhr. Nächste T.-O.: Besprechung der Abänderungsvorschläge der Technischen Commission über die neue Seemannsordnung.



### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 17. März. Nachdem das Protokoll verlesen, wurden die Kapitäne Rüsck und Viereck als Mitglieder aufgenommen und ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen. Anlässlich des Ablebens eines Mitgliedes, des Herrn Kapt. Riedel, ersucht der Vorsitzende die Mitglieder durch Erheben von den Sitzen den Verstorbenen zu ehren, was geschieht. Dem Verein zugegangen waren: ein Schreiben des Reichsversicherungsamtes, welches für den zugesandten Jahresbericht des Vereins dankt. Ferner der halbjährige Jahresbericht der Seesteuerleute zu Hamburg-Altona, mit der Bitte ihnen den letzten Quartals-Bericht des Seeschiffervereins übersenden zu wollen. In einem Schreiben der shipmaster society wird der Verein ersucht, über Beobachtungen und Erfahrungen der Stabilität der Schiffe dem englischen Verein Mittheilung zu machen. Auf die Anfrage beim Reichsamt des Innern dem Verein einige Exemplare des Entwurfs der neuen Seemannsordnung zu übermitteln, war dasselbe bereitwillig nachgekommen. Der Verein beschloss bei dem allgemeinen Interesse, welches dieses wichtige Gesetz, in Seemannsfragen hervorruft, sich in den nächsten Sitzungen damit zu beschäftigen. Ausserdem lag das Schreiben eines Mitgliedes vor, in dem über die Unbrauchbarkeit des East Goodwin Feuer und Nebelsignals Klage geführt wird; bei der Wichtigkeit des Falls ist es aber nothwendig, dass Abhülfe geschafft wird, und beschloss, sich mit dem englischen und norwegischen Schifferverband in Verbindung zu setzen, damit beim Trinity House der Antrag gestellt werde, ein kräftiges Feuer und starkes Nebelsignal einzuführen. Hierauf stattet der Vorsitzende Bericht über die Verhandlungen des Lübecker Verbandstages ab und hebt besonders die freundliche Aufnahme hervor, welche den hiesigen Mitgliedern seitens der Lübecker zu Theil wurde. Schluss 10 Uhr. Nächste T.-O.: Stabilitätsfrage der Schiffe und Besprechung des Entwurfs der neuen Seemannsordnung.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 11. März. Die Versammlung war sehr stark besucht. Nachdem zunächst drei Herren in den Verein aufgenommen waren, wurden die Eingänge verlesen; von solchen lagen vor: ein Schreiben der Senats-Commission für die Prüfung der Arbeitsverhältnisse im Hafen, laut welchem die Entsendung von zwei Vertretern des Vereins zu den Sitzungen der Commission zwecks Vortragung der Wünsche des Steuerleutenstandes gewünscht wird; ein Schreiben einer Rhederei in Kiel betreffend die Stellenvermittlung des Vereins; ein Schreiben des Vereins an der Weser, in welchem mitgetheilt wird, dass dort zum ersten Male seit längerer Zeit eine stark besuchte Versammlung im neuen Vereinslokale, dem Café Bismarck, stattgefunden habe; eine Zuschrift vom Vorsitzenden des Hamburg-Altonaer Feuer- und Schlafbaasen-Vereins, betreffend die von unserem Verein in der letzten Zeit gegen das Feuer- und Schlafbaaswesen verlaublichen Beschwerden; ein Antwortschreiben des Kais. Telegraphenamtes, hier, auf eine Beschwerde des Verein. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass der Verein durch den Untergang des Dampfers „Siracusa“ wieder eines altverehrten Mitgliedes, des Herrn P. C. Paille, beraubt sei. Die Versammlung ehrte das Andenken an den verstorbenen Kollegen in der üblichen Weise. Verhandelt wurde schon über die der Senats-Commission für die Prüfung der Arbeitsverhältnisse im Hafen vorzutragenden weiteren Wünsche der Seesteuerleute und hierauf eine interne Angelegenheit besprochen und die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 17. März 1897.

Unserem letzten Bericht ist nichts wesentlich Neues hinzugefügt und geben die nachstehend aufgeführten Abschlüsse ein getreues Bild der augenblicklichen Lage des Frachtenmarktes:

„Frida Mahn“ Salpeterplatz/Genua 18/3.  
 „Comliebank“ Departure Bay/San Francisco \$ 1.60, Kohlen.  
 „Elliot“ San Francisco/Iquique und od. Caleta Buena 15/—, Gerste.  
 „Anaurus“ Australien/S. Francisco 13/— Kohlen, 5% Commission.  
 „Juversnaid“ „ „ 13/— „ 5% „  
 „Lamoriçière“ Neu-Caledonien/U. K. Cont. 21/3  $\frac{1}{2}$  direkt, Erz.  
 „Corolla“ Bunbury/Capetown 30/—, Jarrah-Holz.  
 „Glenorchy“ Port Pirie/2 Häfen U. K. Cont. 19/—, Erz.  
 „Sophie Kirk“ La Plata/Mauritius £ 5.5, Maulesel.  
 „Alida“ Saigon/Reunion 21/— pr. Ton, Reis.  
 „Earl Dunraven“ London/Puget Sound 15/—, Cement, f. c.  
 „Andrada“ Antwerpen/San Francisco 16/6 pr. Ton d. w.,  
 Stiffening in Hamburg.  
 „Loch Linulie“ Swansea/San Francisco 16/—, Kohlen.  
 „Birkdale“ Hamburg/San Francisco 15/— f. c. pr. T. d. w.  
 „Astree“ „ „ 14/9 pr. T. d. w.  
 „Merioneth“ Swansea/San Francisco 16/— pr. T., Kohlen.  
 „General Neurayer“ Swansea/San Francisco 15/9, Kohlen, Juli.  
 „Cawdor“ „ „ 16/— „  
 „Pelens“ „ „ 16/— „  
 „City of Benares“ „ „ 16/— 100 T. löschen,  
 15/0 200 T. löschen, Kohlen.  
 „City of Benares“ (Re-Charter) Cardiff/Esquimaux, zu geheimen Bedingungen.  
 „Cardigan Castle“ Liverpool/Adelaide 19/— pr. T. d. w., Stückgüter.  
 „Nereide“ Christiania/Melbourne wharf 60/— pr. Std., Holz.  
 „Dorade“ Cardiff/Punta Arenas M. S. 23/— 50 T. löschen, Kohlen.  
 „Maelgwyn“ Cardiff/Mozambique 22/6, Kohlen.  
 „J. H. Nicolai“ Hamburg/1 od. 2 Caphäfen, Stückg. } zu geheimen  
 „Adolph Harboe“ „ „ „ „ } Beding.  
 „Launberga“ Cardiff/Montervideo 17/9, opt. La Plata 17/6, Kohlen.  
 „Forest Hall“ „ „ 17/6, Kohlen.  
 „Havila“ Liverpool/Santos 19/6, Kohlen.  
 „City of Hankow“ Antwerpen/Rio d. J. 19/— pr. T. d. w., Stückg.

### Büchersaal.

**The new Rules of the Road at sea**, being the Regulations for preventing collisions at sea 1897, by **H. Stuart Moore**, barrister at law. London by **J. D. Potter**. Preis 3/.

Das Buch enthält einen Abdruck der neuen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See. (die bekanntlich in Grossbritannien mit dem 1. Juli d. J. in Kraft tritt) mit Erläuterungen und, soweit es sich um Bestimmungen handelt, die schon im alten Gesetz vorhanden, Hinweise auf bezügliche richterliche Entscheidungen. Die Erläuterungen sind zwar kurz, aber klar und leicht verständlich gegeben, wenn sie auch hinsichtlich der neu eingeführten Bestimmungen in mancher Hinsicht etwas ausführlicher sein dürften. Der Verfasser hat sich aber offenbar zur Regel gemacht, nur unantastbar feststehende Auslegungen wiederzugeben. Wie dieselben später seitens der Gerichte hinsichtlich der neu aufgenommenen Bestimmungen ausfallen werden, das ist eine Frage deren Lösung noch im Schoosse der Zukunft ruht. Die vorsichtige Behandlung dieses Theils der neuen Verordnung ist daher erklärlich. Das Buch wird in Deutschland unzweifelhaft viele Abnehmer finden und hoffentlich auch die Anregung zu einer ähnlichen Arbeit eines deutschen Fachmannes geben. Es wäre dies eine dankbare Aufgabe für einen unserer hervorragenden Kollisionsanwälte.

**Das Buch des Jahrhunderts** ist Nansen's „In Nacht und Eis“ (Leipzig, F. A. Brockhaus) genannt worden. Mit Recht; denn zur Wende des Jahrhunderts gibt es ein grossartiges Bild dessen, was der moderne Mensch in Erstrebung eines hohen Zieles zu leisten vermag. Die soeben erschienene, wieder reich mit Bildern ausgestattete 8. Lieferung erhält den Leser in Spannung, der mit Ungeduld die nun rascher folgenden Lieferungen erwarten wird.

Hier eine ebenso amuse als stimmungsvolle Probe, die Schilderung zweier Tage im Eise: Sonnabend. 4. Nov. 1893. Für heute war grosses Wettlaufen auf dem Eise angekündigt. Die Bahn wurde ausgemessen, abgesteckt und mit Flaggen geschmückt, und der Koch hatte die Preise, Kuchen, vorbereitet, mit Nummern versehen und der Grösse nach in gehöriger Weise geordnet. Es herrschte grosse Aufregung; jedoch zeigte sich, dass die ganze Mannschaft infolge Uebertrainirens in den letzten Tagen so steif in den Beinen war, dass sich keiner zu bewegen vermochte. Trotzdem bekamen wir unsere Preise. Einem wurden die Augen verbunden, und er entschied, wer den Kuchen haben sollte, auf den gezeigt wurde. Dieses gerechte Verfahren fand allgemeine Anerkennung, da wir sämtlich der Meinung waren, dass es weit angenehmer sei, die

Preise auf solche Weise zu erhalten, als wenn wir einen Kilometer weit darum hätten laufen müssen.

Sonntag, 5. November. Wiederum Sonntag! Wie die Tage sich doch hinschleppen! Ich arbeite, lese, grübele und träume, klimpere ein wenig auf dem Harmonium und mache in der Dunkelheit einen Spaziergang auf dem Eise. Im Südwesten liegt tief am Horizont der Abglanz der Sonne, ein dunkles, grelles Roth, wie Blut, von allen schlummernden Wünschen des Lebens durchglüht, tief unten und weit entfernt, wie das Traumland der Jugend. Höher am Himmel geht die Färbung in Orange, darauf in Grün und Blassblau über, und dann kommt der tiefblaue sternbesäte, endlose Raum, in dem nie die Dämmerung anbrechen wird.

## Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Flensburg

empfeilt ihr neues

### Schwimmdock (Off shore system)

welches gegenüber zweiseitigen Docks die Vorzüge bietet, dass Schiffe besser Licht und Luft ausgesetzt sind.

Das Dock besteht aus 2 Hälften, je 140' lang. Schiffe bis 5000 Tons d. w. oder 3500 Tons Gr. Reg. können in kürzester Frist aufgenommen und gedockt werden.

Dockungen, Reinigungen und Reparaturen werden solide, rasch und billig ausgeführt.

Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft besitzt best eingerichtete Werkstätten für Schiffsbau, Maschinenbau, Kesselschmiede und Giesserei, beschäftigt ca. 1500 gut geschulte Arbeiter und hat in Neubauten und Reparaturen Hervorragendes geleistet.

Oldenburg-Portugiesische  
Dampfschiff-Reederei (Act.-Ges.)

**Oldenburg** i. Grh.

Regelmässige Dampfschiffahrt  
(Kaiserl. Deutsche Packet-Post)

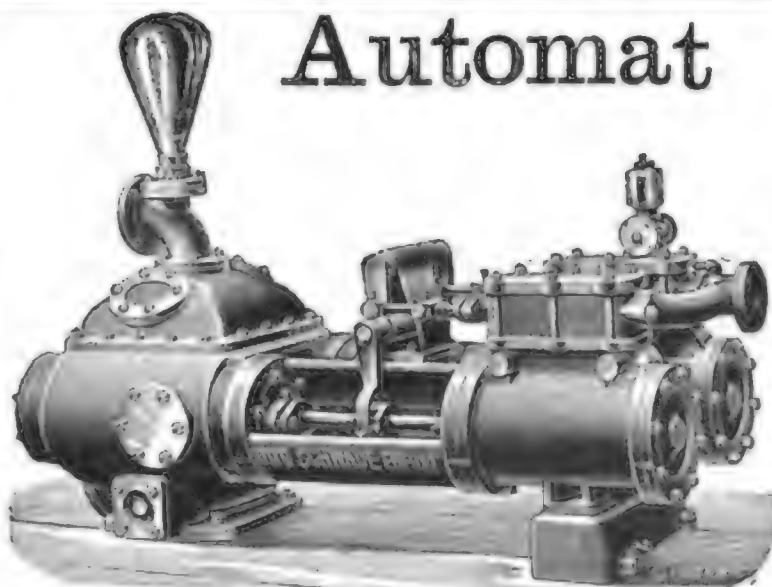
zwischen

**Hamburg und Portugal,  
Hamburg und Marocco**

via Antwerpen und Gibraltar,  
sowie

regelmässige Dampfschiffahrt  
zwischen

**Bremen, Brake und  
Portugal.**



## Automat

**Vorzügliche Pumpe zum Kesselspeisen,**  
gleichzeitig **Feuerspritze, Reservoirpumpe,  
Schiffspumpe, Bergwerkspumpe,  
Schlammpumpe, Schachtpumpe,**

für alle Industriezwecke; riesige Leistung, wunderbar ruhiger Gang.  
Ausgeführt von der **Special-Dampfpumpen-Fabrik**

**Otto Schwade, Erfurt.**

Filiale und Musterlager:

**BERLIN C., Kaiser Wilhelmstrasse 1.**

## Tabellen

ZUR

**Bestimmung der Breite  
von H. Brunswig.**

Preis gebunden Mk. 3,—.

In Fällen, wo es darauf ankommt,  
die Position des Schiffes rasch zu bestimmen,  
sind diese Tafeln unentbehrlich.

**Eckardt & Messtorff**

Verlagsbuchhandlung  
HAMBURG, Steinhöft 1.

Grossherzog. Oldenburgische  
Navigationsschule zu Elsfleth.

Beginn des Schiffercoursus 1. März und  
1. Oktober. Dauer desselben 5 Monate.

Beginn des Steuermannscoursus:

1. Januar, 1. Juni und 1. Oktober.

Dauer desselben 7 Monate.

Beginn des Vocursus

(Vorbereitung zum Steuermannscoursus)

1. April, 1. August 1. November.

Dauer desselben 2 Monate.

Nähere Auskunft ertheilt der Unter-  
zeichnete

**Dr. Behrmann.**

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 13.

Hamburg, den 27. März

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Schifffahrt früher und jetzt (Schluss). — Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 27. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge (Fortsetzung). — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

Beim Schluss des ersten Quartals (No. 13) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der ersten Nummer des nächsten Quartals (No. 14) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagsbuchhandlung.

### Auf dem Ausguck.

Die Verbesserung des East Goodwin Feuers gehört zu den ständigen Postulaten der Seeleute, die in der Fahrt von der Nordsee nach dem Englischen Kanal stehen. Das Feuerschiff ist bei der Fahrt westwärts der Ansteuerungspunkt beim Anlaufen des Kanal-Einganges. Seiner Bedeutung entsprechend müsste dasselbe mit einem besonders kräftigen, charakteristischen Feuer versehen sein, tatsächlich sind aber alle anderen in der Nähe liegenden Leuchtschiffe, wie Southsandhead, Nord-Sandhead etc. in dieser Beziehung bedeutend besser beleuchtet. Das grüne Blinkfeuer East Goodwins soll nach amtlicher Angabe 11 Seemeilen weit sichtbar sein, nach praktischen Erfahrungen darf man aber auch bei leidlich sichtbarem Wetter auf eine Sichtweite von kaum 6 Meilen rechnen. Wenn das Trinity House in London gegenüber der offenbar unzureichenden Beschaffenheit dieses Feuers sich bisher indifferent verhalten hat, so erklärt sich dies wohl aus dem Umstande, dass die britische Schiff-

fahrt unter dem beregten Uebelstande nicht in so bedeutendem Maasse zu leiden hat, wie die der Nordseestaaten. Für die britische Küstenfahrt kommt East Goodwin nicht so sehr in Betracht, sondern vorwiegend für die aus der Nordsee kommenden, von Texel herüberstehenden Schiffe. Von Haaks Feuerschiff aus haben diese eine lange Distanz ca. 150 Meilen abzulaufen, ehe sie wieder einen Ansteuerungspunkt (East Goodwin) finden und dieser Ansteuerungspunkt sollte durch ein kräftiges und durchschlagendes Feuer gekennzeichnet werden. Auch das Nebelsignal ist unzulänglich. Während die am Nord- und Südende der Bank ausgelegten Feuerschiffe kräftige Sirenen führen, ist East Goodwin nur mit einem Handnebelhorn ausgerüstet. Klagen über die mangelhafte Durchschlagskraft dieses Signals sind schon oftmals laut geworden und neuerdings hat auch Kapitän Leithäuser vom Dampfer „Phönix“ in einem an den Hamburger Seeschiffverein gerichteten Schreiben diesen Uebelstand gerügt. Kapitän Leithäuser schreibt: „Ich habe mehrfach in dickem Wetter die Goodwin Sände nach den Nebelsignalen der Nord- und Southsandhead Feuerschiffe in unsichtigem Wetter umschiff. East Goodwin war, trotz des geringen Abstandes, nie zu hören. Auf der letzten Reise hatte ich dasselbe ungefähr längsseit ohne sein Signal gehört zu haben; „Wind ganz flau, nördlich. North-Sandhead war auf ca. 5 Seemeilen gehört worden.“ Die Angelegenheit der Verbesserung des Feuers und Nebelsignals auf East



Goodwin wird nunmehr voraussichtlich dadurch in Fluss kommen, dass der Verein deutscher Seeschiffer die Shipmaster's Society in London und die Norsk Skibsfoerer Forening auffordern wird, gemeinschaftlich mit ihm eine diesbezügliche Petition an das Trinity house zu richten. Auch die Untiefe „tail of the south falls“, die bei Niedrigwasser nur  $4\frac{1}{2}$  Faden Wasser hat, und recht im Dampferkurse Texel-East Goodwin liegt, fängt bei dem wachsenden Tiefgange der Schiffe an, zu einer Gefahr für die Schifffahrt zu werden, und es wäre gleichzeitig zu erörtern ob nicht auch an dieser Stelle die Anlegung eines Feuerschiffes zu erreichen wäre.

Die Geschäftsabschlüsse der Dampfschiffs-Gesellschaften für 1896 bieten ein erfreulicheres Bild, als seit Langem. In Bezug auf die Höhe der Dividende steht die Kosmos-Linie obenan mit 11% und zwar bei Abschreibungen von über einer Million vom Buchwerth der Schiffe. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft vertheilt 10% (Abschreibung 2 Mill.), die Hamburg-Amerika-Linie, wie bereits erwähnt, 8%, die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft 5%.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft schreibt in ihren Jahresbericht über die Einwirkung des Strikes auf ihren Geschäftsgang: Schwere Opfer hat uns der vom 20. November bis zum 6. Februar dauernde Ausstand der hiesigen Hafenarbeiter gekostet. Wir vermögen nicht zu erkennen, wie uns vernünftiger Weise mehr zugemuthet werden kann, als den Arbeitern möglichst regelmässige Beschäftigung bei, im Vergleich zu anderen Löhnen hohem Verdienst, zu bieten. Von ernstlichen Missständen in den Arbeitsbedingungen ist uns nichts bekannt; sollten sich solche aus den jetzt schwebenden Untersuchungen dennoch ergeben, so werden wir zu unserem Theil gern zu ihrer Abstellung die Hand bieten. Unter obwaltenden Umständen aber und gegenüber dem dictatorischen Auftreten der Arbeiterführer, welche Handel und Verkehr lahm zu legen suchten, um den Rhedern einen Theil der vermeintlichen, aus dem leider zu schnell verbrauchten Frachtaufschwung erzielten hohen Gewinne abzutrotzen, hielten wir die uns selbst auferlegten und zu unserem Bedauern auch unserer Kaufmannschaft erwachsenden Opfer für durchaus geboten und freuen uns, dass das Zusammenhalten der Arbeitgeber Erfolg gehabt hat. Den Seeleuten, welche zum grössten Theil gar nicht an dem Ausstande theilgenommen waren, haben wir alsbald nach dessen Beendigung eine mässige Aufbesserung ihres Verdienstes zu gewähren für angemessen erachtet, ob-

wohl wir uns schwer zu den bisherigen Löhnen nach wie vor hinreichendes Angebot von Leuten fanden.

Der eifrige Nansen denkt noch nicht daran, die Nordpolforschung an den Nagel zu hängen. Schon jetzt trägt er sich mit dem Plane, eine zweite Expedition auszurüsten, an der er zwar nicht selbst theilnehmen wird, die aber unter seiner Anleitung stattfinden soll. Sverdrup, der die Leitung des „Fram“ während der anderthalbjährigen Abwesenheit Nansens in Händen hatte, ist zum Führer dieser neuen norwegischen Nordpolfahrt ausersehen. Es verlautet, dass man diesen Versuch, gegen den Nordpol vorzudringen, nach einem etwas veränderten Plane und auf einem anderen Wege als dem vorigen zu machen beabsichtigt. Die langsame, über drei Jahre dauernde „Fram-Expedition“ will man, heisst es, nicht wiederholen, sondern jetzt den Pol von einer anderen Seite angreifen. Mehrere Umstände sprechen dafür, dass die neue Expedition gerade unter norwegischer Führerschaft ausgeht. Dr. Nansen erklärt in einer Depesche aus England, dass Kapt. Sverdrup, der den „Fram“ glücklich aus dem Eise und nach Norwegen heimbrachte, der rechte Mann sei, eine solche Expedition zu leiten. Auch habe man im „Fram“ umsonst das erforderliche Schiff, wohl erprobt und in der besten Verfassung; ein vorzüglicheres Fahrzeug, um die Eishindernisse zu überwinden, existirt nicht.

Schritt um Schritt rücken die Japaner in der Vervollkommnung und Ausgestaltung ihrer Schifffahrt vor. Ein Beispiel hierfür zeigt sich in dem Vorgehen der „Nippon Yusen Kaisha“, die jetzt anfängt, japanische Schiffsführer an Stelle der früheren europäischen auf ihre Dampfer zu setzen. Der erste Anfang ist auf dem „Hiroshima Maru“ gemacht, der einen eingeborenen Kapitän erhalten hat. Bisher waren nicht nur die Schiffsführer, sondern auch die ersten und zweiten Officiere Europäer; nach und nach sollen diese sämtlich entlassen werden sobald ein genügender Stamm japanischer Navigatoren herangebildet ist. In Bezug auf das Rhedereiwesen ist die neueste japanische Schöpfung eine nach russischem Vorbilde zu gestaltende freiwillige Flotte die in Friedenszeiten die Verbindung mit Amerika, Australien, China, Korea und Formosa aufrecht erhalten soll und deren Dampfer in Kriegszeiten als Kreuzer und Handelszerstörer dienen sollen. Die Flotte ist auf grossem Fuss geplant; sie soll umfassen: zwei Kreuzer von je 6000 Tons, sechs von 3000 Tons, vierzehn andere rasche Dampfer und acht Dampfleichter.

Grosses Aufsehen und Unwillen hat gewiss in allen der Schifffahrt nahestehenden Kreisen der Fall des Flensburger Vollschiffes „Schiffswerft“ e-

regt. Bekanntlich wurde die „Schiffswerft“ entmastet und von der Mannschaft verlassen, ungefähr 220 Seemeilen von ihrem Bestimmungsorte, Plymouth vom englischen Dampfer „Samaria“ angetroffen und von diesem Schiff in den Hafen von Queenstown geschleppt. Die Ladungsempfänger verlangten, da das Schiff seinen eigentlichen Bestimmungsort nicht erreicht, die Auslieferung der Ladung in Queenstown ohne die dafür abgemachte Fracht zahlen zu wollen. Der zunächst zuständige und von den Eigenthümern des deutschen Schiffes angegangene Gerichtshof, das englische Handelsamt, gab ein Verdict dahin ab, die Ladung den Empfängern in Queenstown auszuliefern. Der Rheder protestirte gegen diesen Spruch, indem er hervorhob, das Schiff wieder zu besetzen und nach Plymouth schleppen zu lassen, wozu er auch unter allen Umständen verpflichtet war. Die herrschende englische Meinung über diesen Fall lässt sich kurz fassen: Der Frachtcontract lautet auf Lieferung der Ladung von San Nicolas nach Plymouth; dieser Contract ist nicht erfüllt, daher ist keine Fracht zu beanspruchen.“ Dies ist eben ein Grundsatz, der, wenn er sich gesetzlich durchführen lässt, gerade England mit seiner grossen Handelsflotte am meisten schädigen könnte. Es ist nicht zu verstehen, dass man in einem Lande, dessen ganzer Wohlstand auf einer günstigen Entwicklung der Schifffahrt beruht, aus einer solchen Nothlage Nutzen zu ziehen versucht.

Das Sicherheitsgefühl, welches der Anblick eines schnell und zweifellos auszumachenden Feuers dem Seemann verleiht, ist von sehr hohem Werthe. Diejenigen, welche die aufregende Ungewissheit zu beurtheilen wissen, welche beim Ansteuern eines Feuers bis zu dem Augenblick, wo dasselbe mit Bestimmtheit ausgemacht worden, den Seemann beherrschen, werden gewiss freudig die Einführung der electrischen Feuer begrüsst haben. Es ist keineswegs bedeutungslos, ob ein Feuer schon von 30—40 Seemeilen Entfernung gesehen wird; denn in 1—2 Stunden, welche zur Annäherung gebraucht würden, um ein Oelfeuer mit Bestimmtheit auszumachen, können Regenböen oder unsicheres Wetter eingetreten sein; besonders häufig sind diese wechselnden atmosphärischen Erscheinungen im Englischen Canal, im befahrensten und gefährlichsten Fahrwasser, der Fall. Durch langjährige Beobachtungen hat man gefunden, dass die Sehkraft der Augen, gerade beim Seemann häufig bei zunehmenden Alter abnimmt. Wir glauben nicht falsch zu beurtheilen, wenn dieser Uebelstand dem häufigen Gebrauch des Nachtglases zuzuschreiben ist. Zu welchem Zweck aber wird das Glas am häufigsten gebraucht, etwa zum Unterscheiden eines Schiffsfensters oder zum Ausmachen eines angesteu-

erten Landes bei Tage? Doch gewiss nicht, sondern hauptsächlich zum frühzeitigen Ausmachen eines Landfeuers. Die Ueberanstrengung der Augen fällt zum Beispiel beim Anlaufen der nördlichen französischen Küste ganz fort, die Feuer von Barfleur, la Hève, Grisnez, electrische Blitzfeuer, werden schon meilenweit ausserhalb des Feuerkreises an dem hellen Schein in der Kimm wahrgenommen, während das frühzeitige Ermitteln einiger englischer Feuer im Canal einen häufigen Gebrauch des Nachtglases nothwendig macht. Soll das Befuerungswesen der deutschen Küste mit in Betracht gezogen werden, so zeigt sich besonders bei Helgoland und Arcona der Mangel eines electrischen Feuers sehr deutlich, da beide nur bei ganz klarem Wetter in der Peripherie des Feuerkreises ermittelt werden können.

In englischen und in letzter Zeit besonders in französischen Kreisen macht sich das Bedürfniss geltend, umwälzend in unsere tägliche Zeiteintheilung einzugreifen. Man beabsichtigt den Tag nicht mehr in zwei Hälften zu theilen, sondern von 0 bis 24 Uhr fortlaufend weiter zu rechnen, sodass die Ausdrücke „Vor- und Nachmittag“ nach Ansicht der neuesten Entdecker in Zukunft wegfallen müssen. Diese Neuerung wird, da nicht wie bei der astronomischen Berechnung der Anfang des Tages mit unserem jetzigen Mittag zusammenfällt, sondern mit Mitternacht, dem Seemann, der mit der ersten Berechnung vertraut ist, zu grossen Irrthümern Veranlassung geben. Besonderen Anklang scheint die neue Tageseintheilung in Paris gefunden zu haben, denn das dortige Observatorium trat bereits zum zweiten Male zur Prüfung dieser Angelegenheit zusammen und entschied sich, nach längerer Debatte, folgende Neuerungen einzuführen: 1) Die augenblickliche Eintheilung des Tages in 24 Stunden beizubehalten. 2) Den Intervall einer Stunde in 100 Theile (statt der jetzigen 60 Minuten) zu zerlegen. Die neuen technischen Ausdrücke, die für Minute und Secunde einzuführen sind, sollen erst gefunden werden. 3) Man wird von jetzt an den Tag von Null bis 24 Stunden zählen. Die Commission wird von Neuem in drei Wochen zusammentreten, um die passendste Form für die Theilung des Zifferblattes zu finden. Wenn dann die Grundlagen festgestellt sind, wird man später zu prüfen haben, wie die angenommenen Maassregeln in Frankreich in Kraft zu setzen und ob sie in Hinsicht auf eine europäische Unificirung einem internationalen Congresse zu unterbreiten sind.

Von maassgebender Seite gehen Bestrebungen aus, industrielle Betriebe nach Kiel heranzuziehen; als Terrain für diese Betriebe ist das nördlich von

Kiel, am Kriegshafen und Kanal belegene weite Gebiet ausersehen, welches thatsächlich für solchen Zweck geeignet ist und für den Verkehr sehr günstig liegt. Kiel ist ohne Frage ein günstiger Platz für industrielle Betriebe, namentlich für solche, die in Beziehung zum Schiffbau stehen. Es besitzt ausser der grossen Kaiserlichen Werft zwei Privatwerften, die zur Zeit zu erstklassigen Schiffswerkstätten ausgebaut werden, nämlich die Germania-Werft und Howaldtswerft, ausserdem einige kleinere Werften für Sportsjachten, Segler und kleine Dampfer. Man beabsichtigt südlich der Kanalmündung eine Anlage zum Löschen und Laden herzustellen, damit die Bebauung des weiten Gebiets erleichtert wird.

## Die Schifffahrt früher und jetzt.

Von Theodor Lüning, Königl. Navigationslehrer.

(Schluss).

Die Anforderungen, die heute an eine Ortsbestimmung gestellt werden müssen, sind folgende:

- 1) Sie muss ein möglichst genaues Resultat gewährleisten, dabei muss
- 2) die dazu erforderliche Beobachtung schnell und leicht auszuführen, und
- 3) die Berechnung derselben einfach sein und möglichst wenig Zeit in Anspruch nehmen.

Nur aus diesen Gesichtspunkten darf heutzutage der Werth einer Ortsbestimmung auf See beurtheilt werden; und desshalb ist z. B. in der Nähe der Küste eine Vierstrichpeilung unter Umständen jeder andern vorzuziehen, weil der Officier, ohne die Brücke zu verlassen, wo seine Gegenwart vielfach unentbehrlich ist, zu beurtheilen vermag, wie weit er von dem gepeilten Object entfernt ist und ob er den eingeschlagenen Kurs beibehalten kann, oder ihn ändern muss. Methoden der Ortsbestimmung, die zeitraubende Constructionen in der Karte, oder stundenlange Berechnungen erfordern, sind bei der grossen Geschwindigkeit, mit der unsere Dampfer jetzt fahren, für den täglichen Gebrauch fast werthlos, und desshalb ist es die vornehmste Pflicht der Fachgelehrten, mit aller Macht dahin zu wirken, dass dem Schiffsführer Tafeln in die Hand gegeben werden, durch welche die Berechnungen der von ihm angestellten astronomischen Beobachtungen beschleunigt, und die Richtigkeit der gefundenen Resultate erhöht wird. Obgleich nach dieser Richtung hin in den letzten Jahren schon recht viel geschehen ist, bleibt doch noch manches zu thun übrig; ich erinnere nur an unsere weitläufige Berechnung der Mondstrecken und des Zweihöhenproblems, welche beide durch Tafeln sehr vereinfacht und erst dadurch der modernen Schifffahrt in erwünschtem Maasse dienstbar gemacht werden können.

Aber nicht genaue Ortsbestimmungen allein gewährleisten die Sicherheit der Schiffführung, sondern man bedarf, um diese zu erreichen, vor allem auch guter Seekarten; und da ist denn mit Freuden zu bekennen, dass die von unserm Marine-Amt herausgegebenen in Bezug auf Genauigkeit und Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lassen. Nur einen Umstand möchte ich hier erwähnen mit der Bitte, dass er an maassgebender Stelle in wohlwollende Erwägung gezogen werden möchte. Bei dem hochentwickelten Betonungs- und Beleuchtungssystem auf den Flüssen und an den Küsten von fast allen Seefahrt treibenden Nationen kommt es naturgemäss sehr häufig vor, dass Veränderungen in der Einrichtung dieses oder jenes Feuers etc. vorkommen, auch an früher unbeleuchteten Küstenpunkten neue Feuer eingerichtet werden. Es ist verständlich, dass es von unschätzbarem Werthe ist, wenn solche Veränderungen möglichst schnell zur Kenntniss der betheiligten Kreise gelangen, da durch sie die Sicherheit in der Navigirung bedeutend erhöht wird; sie werden nun zwar in einem wöchentlich erscheinenden Blatte „Nachrichten für Seefahrer“ veröffentlicht; aber es wird von unserer sonst so ausserordentlich weitblickenden Regierung nicht genügend dafür gesorgt, dass diese so wichtigen Mittheilungen rasch in die Hände der Kapitäne gelangen, wie dies z. B. in England geschieht. Es müssten, meines Erachtens, sofort nach dem Erscheinen dieses für Kapitäne und Schiffsofficiere so wichtigen Blattes eine Anzahl Exemplare nach allen Hauptzollämtern der deutschen Seestädte und nach den deutschen Konsulaten des Auslandes geschickt werden, um dort bei der Einklarirung jedem Kapitän unentgeltlich überreicht zu werden; dadurch könnte man zweifellos manches Unglück verhüten. Die durch diese Einrichtung entstehenden Kosten können wegen ihres verhältnissmässig geringen Betrages hier nicht in Frage kommen; wenn dadurch jährlich auch nur ein einziges Schiff mit werthvoller Ladung und seinem unersetzlichen Kapital an jungen, hoffnungsvollen Menschenleben vor dem Untergange bewahrt wird, so ist dem Vaterlande schon ein grosser Nutzen erwachsen, und das angelegte Kapital hat sich grossartig verzinst.

Eisen und Stahl werden jetzt vorzugsweise, wie vorhin bereits erwähnt, statt des Holzes zum Schiffbau verwendet, sie haben aber einen dem Kapitän sehr unangenehmen Kameraden mitgebracht, das ist der kleine Dämon, Magnetismus genannt, der unaufhörlich an der Magnetnadel des Kompasses herumzerzt und dadurch den Schiffsführer oft in arge Verlegenheit bringt. Da das Verhalten dieses tickischen Gesellen ein sehr veränderliches, und von den verschiedensten Einflüssen abhängiges ist, so bleibt dem Schiffsführer nichts weiter übrig, als durch stete Beobachtung die Richtungsangabe



seines Kompasses auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Um ihm diese Arbeit zu erleichtern, hat man in vielen Häfen Deviationsbojen ausgelegt, und ihm für den Seegebrauch Azimuth- und Deviations-Tabellen in die Hand gegeben, die ihm die ohne sie erforderlichen, weitläufigen Berechnungen ersparen, und ihm nur die geringe Mühe der Beobachtung überlassen.

Haben wir nun gesehen, wie von so vielen Seiten gearbeitet worden ist, um nach Möglichkeit alle Hindernisse, die der Entwicklung der Schifffahrt entgegenstanden, aus dem Wege zu räumen und die Mittel zu schaffen, deren sie bedurfte, um auf ihre jetzige Höhe zu gelangen, so dürfen wir den grössten aller Faktoren, die Schiffsdampfmaschine selbst, nicht vergessen. Es kann nicht meine Aufgabe sein, die Verbesserungen an ihr, die während des in Rede stehenden Zeitraums erfunden wurden, einzeln zu schildern, es würde dies den mir für diese Arbeit bewilligten Raum allein weit übersteigen, daher muss ich mich auf einzelne Andeutungen beschränken. Der Schritt vom Rade zur Schraube war eigentlich die Grundlage zur Weiterentwicklung der Seedampfschiffe, weil ohne ihn eine so grossartige Verwendung der Dampfkraft auf See nicht möglich geworden wäre. So kam der Fortschritt vom Koffer- zum Cylinderkessel, vom Niederdruck zum Hochdruck, von der zweicylindrigen Compound- bis zur viercylindrigen Expansionsmaschine der Neuzeit, alle diese Uebergänge waren eben so viele Marksteine in der Geschichte der Dampfmaschine, wie in der Entwicklung der Schifffahrt; und wenn wir heute mit unsern Zwillingsschraubendampfern auf der Höhe stehen, so sollte man fast meinen, dass eine Steigerung nicht mehr möglich sei, da sie unsern Dampfmaschinen Geschwindigkeiten geben, die man früher einfach für unmöglich gehalten hat. Wer hätte damals auch ahnen können, dass es dem Menschen gelingen würde, das Meer mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 22 Seemeilen (37 bis 41 km) in der Stunde zu durchfurchen: und doch versuchen unsere Techniker täglich durch immer neue Verbesserungen an den Maschinen noch grössere Geschwindigkeiten zu erzielen.

Hier sind wir aber schliesslich an einem Punkte angelangt, wo uns die Sorge um unser eigenes liebes Ich bald ein „Bis hierher und nicht weiter“ entgegen rufen wird. Alles hat seine Grenzen, nur das Weltall nicht. Bei der Schifffahrt handelt es sich nicht allein um Schnelligkeit, sondern in allererster Linie um die Sicherheit von Menschenleben, und aus diesem Grunde ist es nicht ratsam, die Geschwindigkeit der Schiffe bis ins Unendliche zu steigern, wozu die Sucht nach Ueberbietung, die leider unter den verschiedenen Rhedereien Platz gegriffen hat, schliesslich führen

muss, und zwar lediglich auf Kosten der Sicherheit. Wenn irgendwo, so ist es hier am Platze, zur Vorsicht und Mässigung zu mahnen; denn sonst werden wir unsern Wagemuth gar bald mit dem herben Verlust zahlreicher Menschenleben und nicht unbedeutender Kapitalien zu büssen haben. Man bedenke doch nur, welche Aufmerksamkeit und Geistesgegenwart des Schiffsführers dazu gehört, in dunkler Nacht bei klarer Luft einen Zusammenstoss zu vermeiden, wenn 2 Dampfer sich auf entgegengesetzten Kursen mit der vorhin erwähnten Geschwindigkeit von je 20 Knoten nähern! Das weisse Topplicht des Dampfers soll auf eine Entfernung von 5 Seemeilen, die rothen und grünen Seitenlichter in einer solchen von 2 Seemeilen sichtbar sein; angenommen nun diese Lichter genügen den gesetzlichen Vorschriften vollkommen, was bei den grünen Seitenlichtern allerdings nicht immer der Fall ist, so vergeht vom Insihtkommen des Dampfers bis zur Begegnung mit ihm ein Zeitraum von 7.5 Minuten: da man aber erst von dem Augenblicke an über seinen Kurs Aufklärung erhält, nachdem die Farbe des Seitenlichtes erkannt ist, und auch dann erst seine Entschliessungen treffen und das entscheidende Ruderkommando ertheilen kann, so hat hier Ueberlegung und Ausführung in weniger als 3 Minuten zu erfolgen. Nun versetze man sich in den englischen Kanal, wo zu jeder Zeit Schiffe in Masse angetroffen werden und bedenke, dass ich den höchsten Grad der Sichtweite jener Lichter, also den günstigsten Umstand, angenommen habe; dann wird man ermessen können, wie abgespannt ein Schiffsofficier sein muss, der hier 4 Stunden im Dienst auf der Brücke gestanden hat. Und trotzdem findet man hier nicht immer in den Seeämtern milde Beurtheiler für ein Versehen, das einem so abgehetzten Kapitän auf der Wache passirt ist. Oft genug wird ihm von diesem Amte sein Patent und damit die Ausübung seines mühevollen Gewerbes entzogen; und wenn dieser bittere Kelch glücklich an ihm vorüber gegangen ist, so wird ihm von anderer Seite nicht selten ein ebenso bitterer gereicht — die Rhederei entlässt ihn.

Wenn es mir in den vorstehenden Zeilen gelungen ist, in kurzen Zügen ein klares Bild von der grossartigen Entwicklung der Schifffahrt in den letzten Jahrzehnten zu geben und ich zugleich zum Verständniss gebracht habe, wie hohe Anforderungen heutzutage an Kapitäne und Officiere unserer Passagierdampfer gestellt werden, so ist ihr Zweck erreicht, und ich schliesse mit dem Wunsche, dass Handel und Schifffahrt auch fernerhin wachsen, blühen und gedeihen mögen und dass den Schwierigkeiten, mit denen die Schiffsführung heute zu kämpfen hat, bei der Beurtheilung der Seeunfälle gebührend Rechnung getragen werde.

# Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 27. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge.

(Fortsetzung.)

## Seemannsordnung.

### § 54.

Unter Rückreise im Sinne der vorstehenden Bestimmung ist die Reise nach dem Hafen zu verstehen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat. Wenn jedoch das Schiff von einem nicht europäischen Hafen oder von einem Hafen des Schwarzen oder des Azowschen Meeres kommt und dasselbe seine Ausreise von einem deutschen Hafen angetreten hat, so gilt auch jede der nachstehend bezeichneten Reisen als Rückreise, falls der Schiffer spätestens alsbald nach der Ankunft die Reise der Schiffsmannschaft gegenüber für beendet erklärt:

- 1) die Reise nach jedem anderen deutschen Hafen,
- 2) die Reise nach einem ausserdeutschen Hafen der Nordsee oder nach einem Hafen des Kanals oder Grossbritanniens,
- 3) sofern das Schiff seine Ausreise von einem Hafen der Ostsee angetreten hat, auch die Reise nach einem ausserdeutschen Hafen der Ostsee oder nach einem Hafen des Sundes oder des Kattegats.

Endet die Rückreise nicht in dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, so hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach diesem Hafen und auf Fortbezug der Heuer während der Reise oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

### § 56.

Dem Schiffsmann gebührt alsdann nicht allein die verdiente Heuer (§ 67), sondern auch freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende Vergütung.

### § 57.

- 5) wenn die Reise, für welche der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieg, Embargo oder Blokade, oder wegen eines Ausfuhr- oder Einfuhrverbots oder wegen eines anderen, Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann.

Die Entlassung, sowie der Grund derselben muss, sobald es geschehen kann, dem Schiffsmann angezeigt und in den Fällen der Ziffern 2, 3, 4 in das Schiffsjournal eingetragen werden.

§ 58. Dem Schiffsmann gebührt in den Fällen der Ziffer 1 bis 4 des § 57 nicht mehr als die verdiente Heuer (§ 67), in den Fällen der Ziffer 5 hat er, wenn er nach Antritt der Reise entlassen wird, nicht allein auf die verdiente Heuer, sondern auch auf freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Vergütung Anspruch.

§ 59. Der für eine Reise geheuerte Schiffsmann, welcher aus anderen als aus den in dem § 57 erwähnten Gründen vor Ablauf des Heuervertrages entlassen wird, behält, wenn die Entlassung vor Antritt der Reise erfolgt, als Entschädigung die etwa empfangenen Hand- und Vorschussgelder, soweit dieselben den üblichen Betrag nicht übersteigen.

Sind Hand- und Vorschussgelder nicht gezahlt, so hat er als Entschädigung die Heuer für einen Monat zu fordern.

## Abänderungsvorschläge der Technischen Kommission für Seeschifffahrt.

### § 54, Absatz 1 unverändert.

Unter Rückreise im Sinne der vorstehenden Bestimmung ist die Reise nach dem Hafen zu verstehen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat. Wenn jedoch das Schiff von einem nicht europäischen Hafen oder von einem Hafen des Schwarzen oder des Azowschen Meeres kommt und dasselbe seine Ausreise von einem deutschen Hafen angetreten hat, so gilt auch jede der nachstehend bezeichneten Reisen als Rückreise, falls die Reise thatsächlich in dem betreffenden Hafen endet und dies vom Schiffer spätestens alsbald nach der Ankunft der Schiffsmannschaft erklärt wird:

- 1) die Reise nach jedem anderen deutschen Hafen,
- 2) die Reise nach einem ausserdeutschen Hafen der Nordsee oder nach einem Hafen des Kanals oder Grossbritanniens,
- 3) sofern das Schiff seine Ausreise von einem Hafen der Ostsee angetreten hat, auch die Reise nach einem ausserdeutschen Hafen der Ostsee oder nach einem Hafen des Sundes oder des Kattegats.

Endet die Rückreise nicht in dem Hafen der Ausreise, so hat der Schiffsmann Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach diesem Hafen, auf Fortbezug der Heuer und auf Beköstigung während der Reise, oder nach seiner Wahl auf eine entsprechende Vergütung.

Die Bestimmungen über die dem Schiffsmann zustehenden Ansprüche auf Zurückbeförderung und Fortbezug der Heuer treten nur dann in Kraft, wenn der Schiffer dem Schiffsmann den Dienst kündigt, im umgekehrten Falle hat letzterer keine Ansprüche.

### § 55 unverändert.

### § 56, Absatz 1 unverändert.

Dem Schiffsmann gebührt alsdann nicht allein die verdiente Heuer (§ 67), sondern auch freie Zurückbeförderung (§ 54, Absatz 3, §§ 65, 66), oder nach Wahl des Schiffers eine entsprechende, im Streitfalle von dem Seemannsamt vorläufig festzusetzende Vergütung.

### § 57, Absatz 1 bis 4 unverändert.

- 5) wenn die Reise, für welche der Schiffsmann geheuert war, wegen Krieg, Embargo oder Blokade, oder wegen Eishinderniss oder Beschädigung des Schiffes oder wegen eines Ausfuhr- oder Einfuhrverbots oder wegen eines anderen, Schiff oder Ladung betreffenden Zufalls nicht angetreten oder fortgesetzt werden kann.

Der Schiffer muss die Entlassung, sowie den Grund derselben, sobald es geschehen kann, dem Schiffsmann anzeigen und in den Fällen der Ziffern 2, 3, 4 in das Schiffsjournal eintragen.

§ 58. Dem Schiffsmann gebührt in den Fällen der Ziffern 1 bis 4 des § 57 nicht mehr als die verdiente Heuer (§ 67), in den Fällen der Ziffer 5 hat er, wenn er nach Antritt der Reise entlassen wird, nicht allein auf die verdiente Heuer, sondern auch auf freie Zurückbeförderung (§ 54, Absatz 3, §§ 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende, im Streitfalle von dem Seemannsamt vorläufig festzusetzende Vergütung Anspruch.

§ 59. Der für eine Reise geheuerte Schiffsmann, welcher aus anderen als den im § 57 erwähnten Gründen vor Ablauf des Heuervertrages entlassen wird, erhält, wenn die Entlassung vor Antritt der Reise erfolgt, als Entschädigung, einschliesslich der etwa empfangenen Hand- oder Vorschussgelder, die Heuer für einen Monat.

Ist die Entlassung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat er Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§§ 65, 66) nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten, oder nach Wahl des Schiffers auf eine entsprechende Vergütung. Auch erhält er ausser der verdienten Heuer (§ 67) noch die Heuer für zwei oder vier Monate, je nachdem er in einem europäischen (§ 70) oder in einem nicht europäischen Hafen entlassen ist, jedoch nicht mehr, als er erhalten haben würde, wenn er erst nach Beendigung der Reise entlassen worden wäre.

§ 60. Wenn die Vorschrift am Schluss des vorstehenden Paragraphen Anwendung findet, und der Schiffsmann nach Beendigung der Reise in einem deutschen Hafen entlassen worden wäre, so wird, um die ihm ausser der verdienten Heuer gebührende Heuer zu bestimmen, die Dauer der Reise des Segelschiffes gerechnet:

von Häfen:

	nach Häfen der Nordsee	der Ostsee Monaten
1) der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und des Englischen Kanals zu . . .	1	1½
2) der Ostsee u. der angrenzenden Gewässer zu . . .	1½	1
3) in Europa ausserhalb des Englischen Kanals und bis zur Strasse von Gibraltar mit Einschluss der Azoren, sowie der Nordsee über den 61. Grad nördlicher Breite hinaus ausserhalb der Nordsee bis zum Nordkap einschliesslich zu . . . . .	1½	2
4) des Mittelmeeres, des Schwarzen und Azowschen Meeres zu . . . . .	2	2
5) in Europa, östlich des Nordkaps zu . . .	2	2
6) der Ostküste Amerikas von Quebeck bis Rio de Janeiro einschliesslich zu . . . . .	2	2½
7) südlich von Rio de Janeiro bis Kap Horn einschliesslich zu . . . . .	2½	3
8) der Westküste Amerikas von Kap Horn bis Panama einschliesslich zu . . . . .	3½	4
9) der Westküste von Afrika nördlich vom Aequator einschliesslich der Kanarischen und der Kapverdischen Inseln zu . . . .	2	2½
10) südlich vom Aequator bis zum Kap der guten Hoffnung einschliesslich zu . . . .	2½	2¾
11) jenseits des Kap der guten Hoffnung, diesseits des Kap Komorin mit Einschluss des Rothen Meeres und des Persischen Golfs zu . . . . .	3½	4
12) von den sonstigen, vorstehend nicht mit einbegriffenen Häfen zu . . . . .	4	4

§ 61. Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern:

Der Wechsel des Rheders oder Schiffers giebt dem Schiffsmann kein Recht, die Entlassung zu fordern.

§ 63. Der Schiffsmann hat in den Fällen der Ziffern 1 und 2 des § 61 dieselben Ansprüche, welche für den Fall des § 70 bestimmt sind; in dem Falle der Ziffer 3 gebührt ihm nicht mehr, als die verdiente Heuer (§ 67).

§ 65. Wenn nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung begründet ist, so umfasst derselbe auch den Unterhalt während der Reise.

Ist die Entlassung erst nach Antritt der Reise erfolgt, so hat er Anspruch auf freie Zurückbeförderung (§ 54, Absatz 3, §§ 65, 66), sowie auf ein Abstandsgeld in Höhe der nach § 60 zu berechnenden Heuer für die voraussichtliche Dauer der Reise nach dem Rückbeförderungshafen.

§ 60. Wenn der Rückbeförderungshafen (§ 54, Absatz 3) ein deutscher ist, wird in Fällen vorzeitiger Entlassung nach Antritt der Reise (§ 59, Absatz 3) behufs Ermittlung der ihm ausser der verdienten Heuer gebührenden Heuer die Dauer der Reise wie folgt berechnet:

a. bei Beförderung mittelst Segelschiffes:

	nach Häfen der Nordsee	der Ostsee Monaten
1) der Nordsee bis zum 61. Grade nördlicher Breite und des Englischen Kanals zu . . .	1	1½
2) der Ostsee u. der angrenzenden Gewässer zu . . .	1½	1
3) in Europa ausserhalb des Englischen Kanals und bis zur Strasse von Gibraltar mit Einschluss der Azoren, sowie der Nordsee über den 61. Grad nördlicher Breite hinaus und ausserhalb der Nordsee bis zum Nordkap einschliesslich zu . . . . .	1½	2
4) des Mittelmeeres, des Schwarzen und Azowschen Meeres zu . . . . .	2	2
5) in Europa, östlich des Nordkaps zu . . .	2	2
6) der Ostküste Amerikas von Quebeck bis Rio de Janeiro einschliesslich zu . . . . .	2	2½
7) südlich von Rio de Janeiro bis Kap Horn einschliesslich zu . . . . .	2½	3
8) der Westküste Amerikas von Kap Horn bis Panama einschliesslich zu . . . . .	3½	4
9) der Westküste von Afrika nördlich vom Aequator einschliesslich der Kanarischen und der Kapverdischen Inseln zu . . . .	2	2½
10) südlich vom Aequator bis zum Kap der guten Hoffnung einschliesslich zu . . . .	2½	2¾
11) jenseits des Kap der guten Hoffnung, diesseits des Kap Komorin mit Einschluss des Rothen Meeres und des Persischen Golfs zu . . . . .	3½	4
12) von den sonstigen, vorstehend nicht mit einbegriffenen Häfen zu . . . . .	4	4

b. bei Beförderung mittelst Dampfschiffes kommt die Hälfte der vorstehenden Sätze, aber nicht unter einem Monat.

c. bei Beförderung mit der Eisenbahn die Heuer für einen Monat in Anrechnung. — Ueber die Berechnung entscheidet auf Antrag das Seemannsamt.

§ 61. Der Schiffsmann kann seine Entlassung fordern:

Absatz 1 bis 4 unverändert.

Wenn bei der Annusterung der Bestimmungshafen nicht genannt ist und ihm erst nach derselben bekannt gegeben wird, dass das Schiff nach einem Hafen bestimmt ist, welcher laut amtlicher Bekanntmachung zur Zeit der Annusterung durch Pest, Cholera oder gelbes Fieber verseucht war.

Der Wechsel des Rheders oder Schiffers giebt dem Schiffsmann kein Recht, die Entlassung zu fordern.

§ 62 unverändert.

§ 63. Der Schiffsmann hat in den Fällen der Ziffern 1 und 2 des § 61 dieselben Ansprüche, welche für den Fall des § 59 bestimmt sind; in dem Falle der Ziffern 3 und 4 gebührt ihm nicht mehr, als die verdiente Heuer (§ 67).

§ 64 unverändert.

§ 65. Wenn nach den Bestimmungen dieses Gesetzes ein Anspruch auf freie Zurückbeförderung begründet ist, so



§ 66. Dem Ansprüche auf freie Zurückbeförderung wird genügt, wenn dem Schiffsmann, welcher arbeitsfähig ist, mit Genehmigung des Seemannsamtes ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer zu vergütender Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiffe nachgewiesen wird, welches nach dem Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat, oder einem demselben nahe belegenen Hafen geht; letzterenfalls unter Gewährung der entsprechenden Vergütung für die weitere freie Zurückbeförderung (§ 65) bis zum Hafen, von welchem das Schiff seine Ausreise angetreten hat.

Ist der Schiffsmann kein Deutscher, so wird ein Schiff seiner Nationalität einem deutschen Schiffe gleichgeachtet.

§ 67. In den Fällen der §§ 36, 51, 56, 58, 59 und 63 wird die verdiente Heuer, sofern die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen ist, mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach Verhältniss der geleisteten Dienste, sowie des etwa zurückgelegten Theils der Reise bestimmt. Zur Ermittlung der in den §§ 59 und 60 erwähnten Heuer für einzelne Monate wird die durchschnittliche Dauer der Reise einschliesslich der Ladungs- und Lösungszeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des Schiffs in Ansatz gebracht und danach die Heuer für die einzelnen Monate berechnet.

§ 70. In den Fällen der §§ 59 und 61 sind den europäischen Häfen die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres gleichzustellen.

§ 71. Der Schiffer darf einen Schiffsmann im Auslande nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklassen. Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmannes zu besorgen ist, so kann die Ertheilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, dass der Schiffer gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet.

Die Bestimmungen des § 103 werden hierdurch nicht berührt.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Bremerhaven.

Das hiesige Seeamt hatte bekanntlich in seiner letzten Sitzung die Verhandlung über die Bremer Bark „Hedwig“ ausgesetzt, auf welcher auf der Reise von Punta Arenas nach Bremen der Matrose Engels, der Kapitän Warnken und der Koch Heinken verstorben und fast die ganze Mannschaft in Folge Genusses von verdorbenem Proviant und Wasser schwer erkrankt war. Die Vertagung war zu dem Zwecke erfolgt, um das Wasser und die Tanks an Bord des Schiffs, das derzeit in Bremen lag und hier ins Dock kommen sollte, untersuchen zu lassen und einen ärztlichen Sachverständigen darüber zu vernehmen, ob die Krankheit auf den Genuss des Wassers und des Proviantes zurückzuführen sei. Von dem Direktor des chemischen Laboratoriums in Bremen Dr. Jahne ist das den Tanks entnommene Wasser als farblos, klar, ohne Geruch und frei von schädlichen metallischen Verbindungen und salpetrigen Säuren erklärt worden. In der in voriger Woche stattgehabten Schlussversammlung erklärte der Sanitätsrath Dr. Hartwig-Geestemünde, dass anscheinend zwischen den in Valparaiso und in Bremen abgegebenen Gutachten ein Widerspruch bestehe, dem sei jedoch nicht so. In Valparaiso seien Choleraabacillen gefunden worden, die Bewohner des Darmkanals seien, weshalb

umfasst derselbe auch den Unterhalt während der Reise, sowie die freie Beförderung der Effekten des Schiffsmannes.

§ 66. Dem Anspruch auf freie Zurückbeförderung wird genügt, wenn dem Schiffsmann, welcher arbeitsfähig ist, mit Genehmigung des Seemannsamtes ein seiner früheren Stellung entsprechender und durch angemessene Heuer zu vergütender Dienst auf einem deutschen Kauffahrteischiff nachgewiesen wird, welches nach dem Rückbeförderungshafen (§ 54, Abs. 3) oder einem demselben nahe belegenen Hafen geht; letzterenfalls unter Gewährung der entsprechenden Vergütung für die weitere freie Zurückbeförderung (§ 65) bis zu dem zuerst bezeichneten Hafen.

Ist der Schiffsmann kein Deutscher, so wird ein Schiff seiner Nationalität einem deutschen Schiffe gleichgeachtet.

§ 67. In den Fällen der §§ 36, 51, 56, 58, 59 und 63 wird die verdiente Heuer, sofern die Heuer nicht zeitweise, sondern in Bausch und Bogen für die ganze Reise bedungen ist, mit Rücksicht auf den vollen Heuerbetrag nach Verhältniss der geleisteten Dienste, sowie des etwa zurückgelegten Theils der Reise bestimmt. Zur Ermittlung der in den §§ 59 und 60 erwähnten Heuer für einzelne Monate wird die durchschnittliche Dauer der Reise einschliesslich der Ladungs- und Lösungszeit unter Berücksichtigung der Beschaffenheit des Schiffs in Ansatz gebracht und danach die Heuer für die einzelnen Monate berechnet. Bei Berechnung der Heuer für einzelne Tage wird der Monat zu 30 Tagen gerechnet.

§§ 68, 69 unverändert.

§ 70. In den Fällen des § 61 sind den europäischen Häfen die nichteuropäischen Häfen des Mittelländischen, Schwarzen und Azowschen Meeres gleichzustellen.

§ 71. Der Schiffer darf einen Schiffsmann im Auslande nicht ohne Genehmigung des Seemannsamtes zurücklassen. Wenn für den Fall der Zurücklassung eine Hilfsbedürftigkeit des Schiffsmannes zu besorgen ist, so kann die Ertheilung der Genehmigung davon abhängig gemacht werden, dass der Schiffer gegen den Eintritt der Hilfsbedürftigkeit für einen Zeitraum bis zu drei Monaten Sicherstellung leistet, ausgenommen in den unter § 57, Ziffer 1 bis 4 angeführten Fällen.

Ist der Schiffsmann mit der Zurücklassung einverstanden und lässt sich eine Genehmigung hierzu seitens des Seemannsamtes ohne Verzögerung der Reise nicht einholen, so ist der Schiffer befugt, den Schiffsmann ohne diese Genehmigung zu entlassen.

Die Bestimmungen des § 103 werden hierdurch nicht berührt.  
(Fortsetzung folgt.)

es als ausgeschlossen zu betrachten sei, dass das Wasser aus einem artesischen Brunnen entnommen sein könne, da diese Bacillen so tief unter der Erde sich nicht fanden und nur in offenen Gewässern vorkamen. Es sei daher anzunehmen, dass in Punta Arenas Flusswasser an Bord gebracht sei. Dass in Bremen keine Bazillen gefunden, sei dadurch erklärlich, dass die ursprünglich vorhandenen Bacillen die unreinen Stoffe in den Tanks konsumirt und sobald keine Nahrungstoffe für sie in den Tanks mehr vorhanden, selbst zu Grunde gegangen seien. Die Krankheit sei sowohl auf den Genuss schlechten Wassers als des Proviantes zurückzuführen. Das Seeamt verkündet schliesslich den folgenden Spruch: „Die deutsche Bark „Hedwig“ Heimathshafen Bremen, die am 4. Juni 1896, nach Bremen bestimmt, den Hafen von Punta Arenas verlassen hatte, hat am 18. September mit grösstentheils erkrankter Mannschaft Talcahuano als Nothhafen angelaufen. Es ist als festgestellt anzunehmen, dass die Krankheit Skorbut gewesen ist und dass sie den Tod des Kapitäns Warnken, des Matrosen Engels und des Kochs Heinken herbeigeführt hat. Als Ursache der Krankheit sind der lange Aufenthalt im Hafen bei beschwerlicher Arbeit und nassem Wetter und vor Allem die schlechte Beschaffenheit des Trinkwassers anzusehen. Ob und inwieweit auch die Beschaffenheit des angebrochenen Proviantes den Ausbruch der Krankheit verursacht hat, hat nicht mit Sicher-

festgestellt werden können. Den zweiten Steuermann Freese trifft der Vorwurf, dass er nicht genügend Obacht auf den angebrochenen Proviant gegeben hat, während das Schiff reichlich mit gutem Proviant ausgerüstet war. Lobend ist die von den Steuerleuten bewiesene Energie anzuerkennen, mit der sie das Schiff unter schwierigen Umständen in Talcahuano binnen gebracht haben. Das Seeamt hält es für erforderlich, dass in solchen Häfen, wo die Befürchtung besteht, dass das Trinkwasser den Flüssen entnommen wird, dasselbe vor dem Gebrauch gekocht wird.“

## Vermischtes.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1. bis 28. Februar 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet worden: Total-Verluste erlitten 1896 25 Dampfer und 57 Segler, 1897 24 Dampfer und 57 Segler, sonstige Beschädigungen haben 1896 an 235 Dampfern und 139 Seglern, 1897 an 369 Dampfern und 178 Seglern stattgefunden. Der Unterschied zwischen beiden Jahren ist in Bezug auf die Beschädigungen, besonders bei Dampfern ein bedeutender und für das Jahr 1897 ein nachtheiliger. Viele Unglücksfälle sind den im vorigen Monat herrschenden Stürmen und den schwierigen Eisverhältnissen zuzuschreiben. In der „*Reise durch Eis beschädigt*“ weist 1896 3 und 1897 34 Dampfer auf. Gestrandet sind 55 Dampfer 1896 gegen 101 1897, zusammengestossen 1896 75 Dampfer, 1897 100 Dampfer, durch schweres Wetter beschädigt 1896 22, 1897 34 Dampfer. Die 1897 zahlreicher, als 1896 auftretenden Segelschiffsbeschädigungen finden hauptsächlich ihre Ursache in den häufiger auftretenden, Strandungen, Collisionen und den einen Nothhafen aufsuchenden Schiffen. Die vergleichenden Zahlen der Unglücksfälle beider Jahre stellen sich folgendermassen: 1896 gestrandet 34 gegen 55 1897, 1896 zusammengestossen 31 gegen 39 1897, 1896 Nothhafen angelaufen 27 gegen 37 Segler im Jahre 1897.

**Der Prozess „Costa Rica Packet“.** Die Verkündung, der Schiedsrichter habe in Sachen der „Costa Rica Packet“ endlich ein Urtheil und zwar zu Gunsten des Kapitäns gefällt, wird gewiss vielen die Frage aufdrängen: „Welche Bewandniß hat dieses?“ Die solche Frage ist jedenfalls nicht ungerechtfertigt und zu entschuldigen, da der Prozess schon seit 1891 geführt wird. Der Sachverhalt ist folgender: Der Walfischfänger „Costa Rica Packet“, geführt von dem seit 20 Jahren mit den Südseemäressern vertrauten Kapitän Carpenter, ging von New South Wales aus, um seinem Gewerbe nachzukommen. Vier Monate später, im November desselben Jahres, wurde Ternate (eine der Laccen-Inseln) angelaufen, um die Hilfe eines Arztes in Anspruch zu nehmen. Sowie Kapitän Carpenter das Land betrat, wurde er verhaftet und eingesteckt, ohne ihm Aufklärung über die nach seiner Meinung merkwürdige Benennung zu geben. In der Arrestzelle erfuhr der Gefangene zufällig, weshalb man ihn festhalte. Vor vier Jahren hatte die „Costa Rica Packet“ (See eine verlassene malayische Prau passirt; Kapitän Carpenter hatte ein Boot an Bord, um sich zu überzeugen, ob auf der Insel noch lebende hilfsbedürftige Wesen seien. Das Boot kam ohne Schiffbrüchige zurück, hatte aber drei Kisten Arrack und eine Kanne Oel an Bord des Malayen entdeckt und diese genommen. Der Gefangene versprach, nachdem er so den Grund seiner Arretirung erfahren, eine Caution von 8000 £ zu zahlen und sich nach Beendigung der Walfischfangs-Saison im Gericht wieder zu stellen. Sein Anerbieten wurde ignoriert. Einige Tage später holte man Carpenter Nachts aus seiner Zelle und brachte ihn an Bord eines holländischen Dampfers, womit die Reise nach dem 1000 Meilen entfernten Macassar als Passagier machen musste. Dort angelagt, installirte man ihn zu einem Eingeborenen in eine schmutzige, voll Ungeziefer

wimmelnde Zelle. Seiner Bitte, mit britischen Behörden in Verbindung treten zu dürfen, wurde nicht willfahren, und nach einer Woche erst ward ihm officiell mitgetheilt, dass gegen ihn wegen „Piratage at high seas“ geklagt wurde. Die Klage hatte auf die Vorgänge an Bord der malayischen Prau Bezug. Jetzt folgten Verhandlungen, private und öffentliche, bis dem Gefangenen ohne jede weitere Begründung eines Tages mitgetheilt wird, dass er freigesprochen sei, nachdem 28 Tage seit der Verhaftung verflossen waren. Einige Wochen später, nachdem die Saison vorüber, erreichte Kapitän Carpenter sein Schiff, welches noch in Ternate lag. Da aber der Verdienst der Rhederei, des Kapitäns und der Mannschaft von den jemaligen Fangergebnissen abhängt, gingen alle mit leeren Taschen aus. Die Regierung in New South Wales nahm an dem Kapitän Carpenter geschehenen Unrecht lebhaften Antheil und forderte von der holländischen Regierung einen Schadenersatz von 10 000 £ für den Kapitän, dieselbe Summe für die Rhederei und 5000 £ für die Mannschaft. Die holländische Regierung beantwortete diesen Vorschlag mit vollständigem Stillschweigen. Endlich nachdem Lord Rosebery Ende 1892 Interesse für die Sache zeigte, einigte man sich, einen Schiedsrichter zu ernennen, dessen Urtheil als gültig anerkannt werden solle. Zum Schiedsrichter wurde der kaiserlich russische Rath M. Martens ernannt, welcher in Brüssel folgenden Urtheilspruch fällte: Von der holländischen Regierung sind dem Kapitän 3150 £, der Rhederei 3800 £, der Mannschaft 1600 £ zu bezahlen, ausserdem seit 1891 für diese Summen 5% Zinsen und die entstandenen, durch den Prozess herbeigeführten Gerichtskosten. Dem Kapitän Carpenter ist diese Entschädigungssumme nach der unwürdigen und ungerechten Behandlung wohl zu gönnen, nur ist zu bedauern, dass erst fünf Jahre vergehen müssen, ehe eine so einfache Sache geregelt wird. Die sonst sprichwörtliche Schnelligkeit und Energie der englischen Behörden hat hierdurch ein Beträchtliches von ihrem Nimbus eingebüsst.

Der französische Postdampfer „*Ville Saint-Nazaire*“ scheiterte am 8. März beim Cap Hatteras an der Küste von Nord-Carolina. Von 80 Personen Mannschaft und Reisenden wurden nur vier gerettet. Vier Boote sind sogleich geborsten, drei Boote mit Schiffbrüchigen gingen verloren. Das achte Boot mit 35 Personen ist 7 Tage hindurch ohne Nahrung umhergetrieben; davon sind 31 gestorben oder wahnsinnig geworden. Die Dampfer-Compagnie in Havre bestätigt die Meldung ohne Zahlenangabe.

**Englischer Urtheilspruch.** Das englische Seegericht hatte vor kurzer Zeit Gelegenheit sich mit einem seltenen und interessanten Fall zu beschäftigen. Die deutsche viermast Bark „*Altair*“, im Tau des englischen Schleppers „*Blazer*“, strandete, während starken Nebels, an der Küste von Lincolnshire. Nach Abklaren des Nebels, gesellten sich zum „*Blazer*“ noch drei andere Schlepper, welche in Gemeinschaft den „*Altair*“ abtauten und in den Hafen von Hull schleppten. Alle vier Schlepper schrieben sich darauf die Bergung des Segelschiffes zu und forderten dementsprechend hohe Bergungsgelder. Der grösste Schlepper „*Humber*“ behauptete mit dem Führer der „*Altair*“ Bergungsgelder im Betrage von 500 £, für eine Gezeit abgemacht zu haben, zu ähnlichen Summen fühlten sich die beiden anderen „*Southern Cross*“ und „*Gipsy King*“ auch berechtigt. In Bezug auf „*Blazer*“, behaupteten die Eigenthümer des „*Altair*“, der Schlepper sei für die richtige Navigation, jeden Schaden, sowie für etwaige Bergegelder verantwortlich, welche Annahme sie veranlasste bei der Schleppdampfer-Gesellschaft den entsprechenden Schadenersatz, allerdings vergeblich, zu fordern. Das Seegericht sprach folgendes Urtheil: „Dem Schleppdampfer „*Humber*“ sind 400 £, „*Southern Cross*“ 300 £, „*Gipsy King*“ 200 £ Bergungslohn zu zahlen, „*Blazer*“ dagegen kann keine Bergungsgelder beanspruchen. Da nach

unserem Dafürhalten die Schuld der Strandung, sowohl an dem Führer der „Altair“ als an dem des „Blazer“ liege, seien die Bergungsgelder von dem Eigenthümer der „Altair“ zu entrichten, denn bei nebligem Wetter hätte der „Altair“ häufiger lothen müssen oder „Blazer“ veranlassen zu stoppen.

**Der Bestand der deutschen Kauffahrtflotte** an registrierten Fahrzeugen mit einem Brutto-Raumgehalt von mehr als 50 Cbm. belief sich nach dem Ende Februar ausgegebenen ersten Hefte des Jahrgangs 1897 der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs am 1. Januar 1896 auf 3592 Schiffe mit einem Gesamttraumgehalt von 1 502 044 Register-Tons Netto; wogegen am 1. Januar 1891 3653 Schiffe mit 1 433 413 R.-T. vorhanden waren. Während des Jahres 1895 hat der Gesamttraumgehalt, der bis dahin in steter Steigerung begriffen war, zum erstenmal einen Rückgang um 51 858 R.-T. erfahren, welcher jedoch nur ein scheinbarer ist und auf der Einführung der am 1. März 1895 erlassenen und am 1. Juli desselben Jahres in Kraft getretenen neuen Schiffsvermessungs-Ordnung beruht. Ohne diese Abänderung der Vermessungs-Bestimmungen würde sich der Gesamttraumgehalt der Seeschiffe am 1. Januar 1897 um etwa 60 400 R.-T. höher gestellt haben, als er thatsächlich nachgewiesen worden ist. Der Gattung nach waren am 1. Januar 1896 2524 Segelschiffe mit 622 105 R.-T. und 1068 Dampfer mit 879 939 R.-T., während am 1. Januar 1891 die Zahl der Segelschiffe 2757 mit 709 761 R.-T., der Dampfer 896 mit 723 652 R.-T. betrug. Ergeben sich hiernach am 1. Januar 1896 für Segelschiffe 75,5%, für Dampfer 24,5% des Bestandes an Seeschiffen überhaupt mit einem Antheil am Gesamttraumgehalt von 40,5% und 59,5%, so zeigen diese Zahlen am 1. Januar 1896 für die Segelschiffe und Dampfer und deren Netto-Raumgehalt das Verhältniss 70,3 : 29,7 und 41,4 : 58,6. Die hieraus ersichtliche Abnahme des Segler-Bestandes betrifft die Grössenklassen zwischen 50 und 1600 R.-T. Netto (mit einem Rückgang von 1502 auf 1057 Schiffe oder um 29,6%) und ist am stärksten gewesen in der Grössenklasse von 400 bis 500 R.-T. (55,0%). Dagegen haben die Schiffe unter 50 und über 1600 R.-T. zugenommen und zwar erstere von 1209 auf 1383 oder um 14,4%, letztere sogar von 46 auf 84 oder um 82,6%. Bei den Dampfern zeigt sich eine Vermehrung in der Zahl der Schiffe fast aller Grössen. Hier sind die kleineren Fahrzeuge unter 100 R.-T. am stärksten angewachsen, von 175 auf 274 oder um 56,6%; weniger bedeutend ist die Zunahme der grösseren Schiffe von mehr als 1000 R.-T., welche von 282 auf 337 oder um 19,5% gestiegen. Einen nur mässigen Zuwachs haben die Dampfer mit einem Raumgehalt zwischen 100 und 1000 R.-T. erfahren, nämlich von 439 auf 457 oder um 4,1%. Unter der Gesamtzahl der Segelschiffe befanden sich am 1. Januar 1896: 19 = 0,75% Schiffe mit mehr als 3 Masten, 478 = 18,94% dreimastige, 1352 = 53,57% zweimastige, 582 = 23,06% einmastige Schiffe, und 93 = 3,68% führten keine Masten. Unter den Schiffen mit mehr als drei Masten befindet sich der in Hamburg beheimathete im Jahre 1895 in Geestemünde erbaute Fünfmaster „Potosi“, welcher mit einem Netto-Laderaum von 3854 R.-T. das grösste Segelschiff der Welt ist. Von den vorhandenen Dampfern waren 53 = 5% Räderdampfer und 1015 = 95,0% Schraubendampfer.

## Kleine Mittheilungen.

**Prüfungswesen.** Mittwoch den 21. April d. J. Morgens 8 Uhr soll in Geestemünde mit einer Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt und für Seesteuerleute begonnen werden. Meldungen dazu nimmt der Navigationsschul-Director Jungclauss in Geestemünde bis zum 20. April Mittags entgegen.

Der Aufsichtsrath des Norddeutschen Lloyd beschloss, der Generalversammlung für 1896 die Vertheilung einer Dividende von 4% in Vorschlag zu bringen.

Laut Mittheilungen der Kieler Firma Sartori & Berger haben vom 1. bis 15. März 1897, 140 Dampfer und 148 Segelschiffe den Nord-Ostsee-Kanal ost- oder westwärts passirt. Unter diesen waren ca. 80% Deutsche und 10% Dänen, die übrigen theils Holländer, theils Schweden und 2 englische Schiffe.

In Köln ist von einem Herrn Eduard Fassbinder eine Art Mineralöl verfertigt, welches die Eigenschaft haben soll, eine selbstthätige Heizung hervorzurufen; somit würde, da die Anwendung dieses Oels billiger, als der entsprechende Verbrauch der Steinkohle sein soll, die Letztere überflüssig gemacht werden. Dieses Mineralöl ist vom Erfinder in den meisten Ländern zur Patentirung angemeldet.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 24. März. In Abwesenheit der Vorsitzenden eröffnet Kapt. Volkertsen die Sitzung; das Protokoll über die Verhandlungen der letzten Versammlung wurde verlesen, darauf Kapt. Bendixen vom Dampfschiff „Marie Jobson“ in den Verein als Mitglied aufgenommen. Unter den dem Verein zugegangenen Schriften befanden sich: Ein Beitrag über die Zweckmässigkeit der wasserdichten Schotten bei Handels- und Kriegsschiffen. „Der wetterkundige Navigator“ von Döring. Der Jahresbericht der deutschen Seesteuerleute zu Hamburg-Altona. Eine briefliche Anfrage seitens Herrn Spillmann aus Bremen, welcher sich augenblicklich in London aufhält und von der „britisch shipmaster society“ beauftragt war die Ansicht des Nautischen- und des Seeschiffer-Vereins über das „Wegerecht der Fischdampfer“ zu ermitteln. Die Antwort welche ihm auf telegraphischen Wege vom Verein zu Theil wurde, lautete: „Nautischer Verein spricht sich für unbedingtes, Seeschiffer-Verein für bedingtes Wegerecht aus“. Darauf wurde zur Tagesordnung „Besprechung der vorgeschlagenen Entwürfe der neuen Seemannsordnung“ übergegangen. Auf Veranlassung des Vorsitzenden beschloss der Verein, diese Angelegenheit nicht im Plenum zu verhandeln, sondern sie einer aus 9 Mitgliedern bestehenden Commission zu überweisen, welche an später festzusetzenden Tagen darüber berathen soll und dem Verein über die gefassten Beschlüsse Auskunft geben. Der Vorschlag wurde einstimmig angenommen und die Mitglieder für die Commission gewählt. Von Seiten eines Mitgliedes wurde das Anschaffen eines Banners für den Verein geltend gemacht, da jedoch, sowohl über die Herstellung, als die Zweckmässigkeit dieses Symbols, sehr verschiedene Meinungen herrschten, wurde beschlossen das Thema in einer der nächsten Sitzungen wieder zu behandeln. Schluss 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 18. März. Die Versammlung, welche besucht war, fand unter dem Vorsitze des Herrn Pickhardt statt. Nachdem zunächst drei Herren in den Verein als Mitglieder aufgenommen worden waren, wurden die Eingänge erledigt. Hierauf wurde vom Vorsitzenden mitgetheilt, dass in der Commission des Senats zur Prüfung der Arbeitsverhältnisse im hiesigen Hafen sämtliche Wünsche der Mitglieder des Vereins vorgetragen seien, bis auf diejenigen betreffend das Heuer- und Schlafbaaswesen. Hierauf wurden einige Ersatze wahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen, sowie einige interne Angelegenheiten besprochen und dann die Versammlung geschlossen.



## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 24. März 1897.

Nachstehende Abschlüsse der Vorwoche veranschaulichen die Lage des augenblicklichen Frachtenmarktes:

"Visurgis" Salpeterplatz/C. f. o. U. K. Cont. 17/—  $\frac{1}{2}$  direkt.  
"Leicester Castle" San Francisco/U. K. H. A. D. 26/3  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{3}$ ,  
15. Aug. Ladetage.

"Jorramsky" San Francisco/Capetown und/oder Algoa-Bay  
20/— 1, 23/— 2 Häfen.

"Belance" Puget Sound oder Burrards Inlet/Port Pirie 33/9,  
opt. Melbourne 36/3 per 1000 sup. ft., Lumber.

"Lady Lina" Vancouver oder Frazer River/Liverpool oder  
London 28/9, Lachs.

"Jan Mackenzie" 1509 T. R., Hongkong/San Francisco \$ 8000.

"Crishead" Newcastle N. S. W./San Francisco 12/— 100 T.,  
11/9 150 T., 11/6 200 T. löschen, Kohlen, Juni/Juli

"Catharine" Newcastle N. S. W./San Francisco 12/3 100 T.,  
12/— 150 T., 11/9 200 T. löschen, Kohlen.

"Cyber" Calcutta/Dundee 20/—, Jute.

"Sriol Wyn" Rangoon/Rio d. J. 22/6, opt. Santos 27/6 oder  
Europa 26/—, Reis.

"Bellara" Java/Algoabay 37c., opt. Delagoabay 42c., Slupers.

"Philips" Rangoon/River Plate 21/3, Reis.

"Lafayette" Philadelphia/Japan 21c. 1, 22c. 2 Häfen, Juli/Aug.

"Baker" 1649 T. R., Newyork/Sydney £ 2900.—, opt. Mel-  
bourne £ 3000.—.

"John Swan" 605 T. R., Newyork/Capetown 20/— p. T. 40 cbf.

"Barish" 507 " " " Port Elisabeth 24/— " " "

"Sofia Hills" Norfolk Va./Rio d. J. 18/6, Kohlen.

"Dea" Savannah oder Brunswick (Tybu f. o.)/C. f. o. U. K. Cont.  
27/4, Harz, 3/10/4, Terpentin.

"Vina Cords" Savannah oder Brunswick (Tybu f. o.)/C. f. o.  
U. K. Cont. 2/7/4, Harz, 8/10/4, Terpentin.

"Gloria" Buenos Aires/C. f. o. U. K. Cont. 13/—  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{3}$  direkt.

"Wynstay" Cardiff/Capetown 20/—, Kohlen.

"Palstaff" " " 20 —, "

"Franklin" " " 20/—, "

"Meinwen" " Algoabay 21/—, "

"Beigate" " Simonstown 21/—, Kohlen.

"Jacob Keith" " Singapore 17/9, Kohlen.

"Bernarda" " Colombo 17/6, "

"Embleton" " Trincomali 22/—, Kohlen.

"Lord Templemore" Middlesbro/Calcutta 14/9, Salz.

"Robano" London/Newyork 5/—, Kreide.

"Latham" Swansea/Frisco 15/6, Kohlen.

"Oronte" Tyne/Frisco 13/— p. T. d. w., 16/— p. T. Cokes.

"Overgarry" Newcastle N. S. W./San Francisco 12/3 100 T.,  
12/— 150 T., 11/9 200 T. löschen, Kohlen.

"Des Verne" Swansea/San Francisco 15/9, Kohlen.

"Van Lee" Antwerpen/San Francisco 15/— p. T. d. w.

"Joseph" Cardiff/Montevidéo 17/3, Kohlen.

"Hamfriesshire" Cardiff/Rio d. J., opt. Montevidéo 17/6, Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edyo & Co.

New-York, den 12. März 1897.

Seit dem letzten Rapport hat der Bedarf nach mittelgrossen Booten mit voller Maisladung abgenommen, daher überschreitet die angebotene Tonnage bedeutend die Nachfrage, denn bei Abschluss eines jeden neuen Geschäfts spielt die Möglichkeit des ausbrechenden Krieges eine grosse Rolle, daher ist die Nachfrage sehr flau. Wir zeichnen heute als höchste Rate für mittel-grosse Boote nach Cork f. O. 3a3/12/4, die letztere Summe bezieht sich nur auf einzelne wenige Boote, welche noch für Charter abgeschlossen sind. Grosse Boote mit theilweiser Stückladung werden augenblicklich wenig verlangt, die günstigsten Abschlüsse für April und spätere Monate sind 2/7/4 nach

Grossbritannien und 3/4a/11/4, mehr nach Hamburg für „Option“ Ladung. Einige weitere Charters sind für Holz von den Golfhäfen erzielt worden, wo die Fracht in Folge des grossen Räumteangebots langsam gefallen ist, nach dem Osten kann noch einiger Bedarf an Dampferräume constatirt werden. Die Frachten der Segelschiffe bleiben fortgesetzt unverändert, weil das Raumangebot noch niedriger als die schon sehr mässige Nachfrage ist. In einzelnen Fällen wurden für Oel in Fässern und Kisten nach dem Osten bessere Frachten bezahlt; wir erwarten nach dieser Richtung in nächster Zeit ein langsames Steigen der Raten. Ein erhebliches Räumteangebot hat von den Nordhäfen für Bretter und von den südlichen Häfen für Bauholz nach Europa stattgefunden, die Nachfrage von Holz nach Südamerika blieb sehr träge, obgleich die Raten keine Aenderung erfahren. Die Frachten für stores zeigen nur ganz geringes Steigen, jedoch macht sich in letzter Zeit ein beständiges Angebot für Schiffe mit Harz bemerkbar zu Raten von 2/3a2/9 und 1/3 extra für Terpentin; diese Raten ändern sich nach der Grösse und Klasse der Schiffe und der Lage des Seehafens. Petroleum in Fässern nach Europa weisen noch immer die niedrigen Frachten auf, es bleibt daher den Segelschiffen nur übrig, mit wenig Aussicht auf Erfolg entweder bessere Zeiten abzuwarten oder die niedrigen Raten zu acceptiren.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	27/4 d.	12/6	10	10a12/6
London, Dpfr.	3d.	20/	12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	27/4 d.	17/6	10/	15a17/6
Bristol	37/4 d.	20/	12/6	17/6
Hull	37/4	20/	15/	16a17/6
Leith	47/4 d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	37/4 d.	25/	15/	15a17/6
Hamburg	50 s	1 $\mathcal{A}$	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	77/4 c.	227/4 cts.	15 cts.	12a16c.
Amsterdam	77/4 c.	227/4 cts.	15 cts.	12a16c.
Copenhagen	3/47/4	22/6	22/6	25
Bordeaux	3/17/4	35 cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	37/4 d.	20/	15/	17/6a20
Bremen	50 s May	24c.	20 c.	12c.
Marseille	2/9.	22/6a25/	17/6	20a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 18c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 9-64d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getr. p. Dpfr.	3/17/4a3/3	3/17/4a3/3	2/107/4a3/	3/17/4a3/3	....
Raff. Petrol. per Segel	....	2/a3	....	21a22c.	....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	....
Getreide per Dampfer	....	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segl.	177/4 c.	22c.	177/4 c.	21c.	....

## Büchersaal.

Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene unter besonderer Berücksichtigung der Pathologie und Therapie herausgegeben unter Mitwirkung einer Anzahl von Fachmännern von Dr. C. Menze, Cassel, I. Band I. Heft.

Eine neue Zeitschrift, die bei der wachsenden Bedeutung unserer Kolonien und der mächtigen Ausdehnung unserer Schifffahrt in neuester Zeit einem lebhaft empfundenen Bedürfniss entgegen kommt, liegt uns vor. Tropenhygiene und mehr noch Erkennen und Behandeln der tropischen Krankheiten, sind für die Wissenschaft heute noch ein dunkles unerforschtes Gebiet und zum Theil gilt dasselbe von der Schiffs-hygiene. Eine Zeitschrift in der die Erfahrungen der Aerzte auf diesem Gebiete ausgetauscht werden, muss die Erreichung

des Ziels, den Schleier zu lüften der noch über den meisten tropischen Krankheiten ruht, in der glücklichsten Weise fördern. Eine grosse Zahl von Fachmännern aus allen Theilen der Erde hat ihre Mitwirkung an dem Werke zugesagt und das vorliegende erste Heft giebt bereits eine Probe von der Reichhaltigkeit dieser Zeitschrift. Aus dem Inhalt der Nummer 1 heben wir, als dem Interesse unseres Leserkreises am nächsten liegend hervor eine Abhandlung des Hafenarztes Dr. Nocht über die Handhabung der gesundheitspolizeilichen, der Abwehr der Einschleppung fremder Volksseuchen dienenden Kontrolle der Seeschiffe bei verschiedenen Staaten. Die interessante Zeitschrift, die im Verlag von Th. G. Fischer & Co. in Cassel erscheint, sollte auf keinem Schiffe, das einen Arzt an Bord führt, fehlen.

**Wissenschaftliche Privat-Bibliotheken.** Der Herausgeber des „Verzeichnisses von Privat-Bibliotheken“, G. Hedeler in Leipzig, wird dem kürzlich erschienenen I. Band (Amerika) demnächst den III. Band (Deutschland) folgen lassen. Um diesen wichtigen Theil möglichst vollständig zu gestalten, besonders hinsichtlich wissenschaftlicher und technischer Sammlungen, richtet derselbe an alle Besitzer hervorragender Bibliotheken die Bitte, ihm, soweit nicht schon geschehen, Angaben über Bändezahl, Sonderrichtung etc. ihrer Bücherbestände zur unentgeltlichen Benutzung zu senden. Bei den im I. Band kurz beschriebenen 601 amerikanischen Privat-Bibliotheken fanden Sammlungen unter 3000 Bänden nur dann Aufnahme, wenn hoher Werth, Seltenheit etc. dies rechtfertigten oder wenn es sich um bedeutendere Specialsammlungen handelte. Eine ähnliche Begrenzung ist auch für die übrigen Bände nöthig. Neben Büchersammlungen litterarischer oder allgemeiner Richtung werden wissenschaftliche und technische Fachbibliotheken gerade im III. Band ganz besonders berücksichtigt. Für die Allgemeinheit dürfte das „Verzeichniss“, dessen Benutzung von jedem Band beigegebenes Sachregister erleichtert, auch in sofern Interesse bieten, als dasselbe dazu beitragen kann, dass manche wichtige im Privatbesitz befindliche und daher gegenwärtig meist nur Wenigen bekannte Bücherschätze bei wissenschaftlichen und litterarischen Forschungen mehr als

bisher zu Rathe gezogen werden. Wer sich des Besitzes einer geeigneten Fach- oder Hausbibliothek erfreut, sollte die Mühe einer kurzen Mittheilung nicht scheuen.

**Der Krieg Oesterreichs in der Adria im Jahre 1866** von Ferdinand v. Attmeyer. Eine Separat-Ausgabe der Deutschen Marine-Rundschau. Verlagsbuchhandlung von Carl Gerold Sohn in Wien.

Das vorliegende Werk ist schon aus dem Grunde von Bedeutung, weil der Verfasser als österreichischer Officier den ganzen Krieg mitgemacht. Attmeyer gehörte zum Stabe des österreichischen Admirals und hatte so die beste Gelegenheit den Gang der Kriegsoperationen zu verfolgen. Dass er sich bemüht hat in dem vorliegenden von ihm verfassten Werke auch den Gegnern Gerechtigkeit widerfahren zu lassen und in möglichst objektiver Betrachtung den Verlauf des für die österreichische Marine so glorreichen Krieges wiederzugeben, das beweist die eingehende Schilderung der Verhältnisse des Gegners, jedem wichtigeren Vorgang folgt eine kritische Besprechung. Eine kurze Betrachtung ist der Entwicklung der italienischen Flotte gewidmet, wobei deren Vor- und Nachteile dem Leser deutlich und in sachlicher Beleuchtung vor Augen geführt werden. Interessant ist die Beschreibung der Zustände der damaligen österreichischen Flotte, und das Urtheil, welches selbst in österreichischen Regierungskreisen über den Werth der Flotte im Kriege herrschte. Man dachte nicht im Entferntesten daran der Flotte irgend welchen erheblichen Einfluss auf den Ausgang des Krieges beizumessen. Es ist wohl zu verstehen mit welchen Schwierigkeiten Tegethoff zu kämpfen hatte, bis es ihm gelang die Kommandirenden der Landarmee davon zu überzeugen, dass die Entscheidung des Krieges nicht zum unwesentlichen Theil von dem Eingreifen der Flotte abhängt. Es ist daher begreiflich, dass der Flottenführer nach der siegreichen Schlacht mit berechtigtem Stolz auf den Erfolg des Tages blickte. Das Buch ist im Stande auch den der Seefahrt entfernt Stehenden ein Verständniss für die Nothwendigkeit einer starken Kriegsflotte zu erwecken.

## Ritter's Original-Patent automatischer Dampfschmierapparat.

D. R. P.

Anerkannt vollkommenster Apparat.

D. R. P.

Enorme Oelersparnisse.

Viele Tausende im Betriebe.



Eingeführt bei der Kaiserl. Marine, den Königl. Werkstätten, sowie den bedeutendsten Dampfschiffahrtsgesellschaften, Werften, Dampfmaschinenfabriken, Berg- und Hüttenwerken etc. Genaueste Regulirung und bei höchster Tourenzahl absolut sicher und geräuschlos arbeitend. Elegante und sorgfältige Ausführung. Keine zerbrechlichen Theile. Auf Wunsch zur Probe.

Prosp. franco. Wiederverkäufern Rabatt.

W. RITTER,

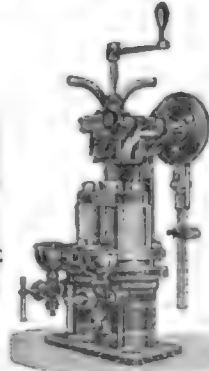
Maschinen-Fabrik.

ALTONA

Für Einzylindermaschinen.

Etabliert 1848.

Für Zwillingsmaschinen.



Eingetr. Muster

## Tülfstabelle zur Berechnung von Tagen

für einzelne Tage eines Monats nach

Reichsmark und Pfennigen von 1—250 Mark.

— Preis 75 Pfennig. —

Hamburg.

Edardt & Meptor  
Verlagsbuchhandlung.

## G. C. HAHN & CO.

Conserven-Fabrik

Lübeck und Braunschweig  
gegründet 1848.

Gemüse, Fleischspeisen,  
Würste etc. in Blechdosen.  
Früchte etc. in vorzüglich. Waare

Lager für Schiffsbedarf in Hamburg  
Herren Schnar & Niemeyer, Baumwall



Verbesserter  
**Priestmann Greifbagger**  
und fahrbare und feststehende  
**Dampfkrähne,**  
Dampfwinden und Dampfkabel  
bauen als Specialität und halten auf Lager  
**Menck & Hambrock**  
Altona-Hamburg.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“. Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 14.

Hamburg, den 3. April

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Eine brennende Tagesfrage. — Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 27. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge (Fortsetzung). — Deutscher Nautischer Verein (erstes Rundschreiben). — Aus Briefen deutscher Kapitäne. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Ueber die missglückten Versuche, die Structur eines Korallenriffes durch Bohrungen auf dem Korallenriff der Insel Funafuti, Ellice-Inseln, Südsee, festzustellen, berichtet Professor Sollas in „The Nature“ (18. Februar 1897). Es geht daraus hervor, dass, wenn auch das eigentliche Programm nicht durchgeführt werden konnte, dennoch manche belangreichen Ergebnisse durch die Expedition erreicht wurden. Man landete am 21. Mai 1896 und begann am 3. Juni die erste Bohrung in der Nähe des sandigen Ufers der Lagoon, wo die Apparate leicht an Land gebracht werden konnten. Bis zur Tiefe von zehn Metern wurde Sand mit vereinzelt Korallenstücken angetroffen, dann folgten bis zur Tiefe von 26 m Korallenriffe und Blöcke mit sandgefüllten Höhlungen. Am 16. Juli hatte man erst eine Tiefe von 32 m erreicht und musste, des mit Gewalt in die Bohrlöcher eindringenden Schwemmsandes wegen, den Versuch, tiefer zu kommen, aufgeben. Am 3. Juli begann man an einer anderen, Luamanif genannten Stelle, eine zweite Bohrung, die bis zum 14. Juli nur 22 m tief getrieben werden konnte und dann aus dem vorhin genannten Grunde auch aufgegeben werden musste. Die sehr cavernöse Natur des Riffs war daraus ersichtlich, dass bei jeder grossen Welle, die an den Strand schlug, die Bohrer gehoben wurden und nachdem man dieselben entfernt hatte, spritzte bei jeder Welle Wasser aus dem Bohrloche

auf. Die offene Natur des Riffes ist auch schon daran zu erkennen, dass sich bei jeder Fluth in einigen Vertiefungen in der Mitte der Insel Seewasser vorfindet, das während der Ebbe wieder abläuft, oft so schnell, dass es kleine Drehkolke bildet. Die Structur des Riffes scheint also in der That die eines groben Schwammes aus Koralle mit weiten Oeffnungen zu sein, die entweder leer oder mit Sand angefüllt sind. Dieser Sand besteht nur zum kleinsten Theil aus Korallen- und Muschelstückchen; Kieselalgen sind reichlicher vertreten und am meisten sind grosse (hauptsächlich zu den Geschlechtern Orbitolites Tinoporus gehörende) Foraminiferen darin zu finden. Sehr wichtig sind nun die Lothungen, die Capitän Field innerhalb und ausserhalb des Atolls vorgenommen hat, die in vier Richtungen bis zu einer Tiefe von 800 Faden reichen und fast identisch mit einander sind. Es geht daraus hervor, dass, bei 140 Faden Tiefe etwa, ein plötzlicher steiler Anstieg nach dem Ufer zu, sich vorfindet. Allgemein gesprochen, kann man Funafuti als den Gipfel eines unter Wasser liegenden kegelförmigen Berges beschreiben, dessen Basis in einer Tiefe von 2000 Faden die Form einer regelmässigen, 30 Meilen langen und 28 Meilen breiten Ellipse hat. Er steigt anfangs sehr langsam an, von 400 bis 140 Faden in einem Winkel von 30°. Dann tritt eine plötzliche Steigung im Winkel von 75 bis 80° auf, die sich dann nach dem Strande zu beim lebenden Riff allmählich abflacht. Die oberen 140 Faden (256 m) bilden



wahrscheinlich das eigentliche Korallenriff. Der kegelförmige Berg unterhalb der 140. Fadenlinie ähnelt sehr einem Vulkan; wenn dies der Fall wäre, müsste sein Krater einen Durchmesser von mindestens zehn Meilen gehabt haben. Am 30. Juli verliess die Expedition Funafuti. Während ihrer Anwesenheit auf der Insel erforschten die Mitglieder derselben, Hedley und Gardiner, die Fauna und Flora derselben gründlich. Dr. Collingwood sammelte ethnographisch. Dr. Sollas fertigte eine geologische Karte von der Insel an. Auch meteorologische Beobachtungen wurden täglich angestellt. Wenn aber auch der Hauptzweck nicht erreicht wurde, so hat die Untersuchung doch zu manchen werthvollen Bereicherungen unserer Kenntnisse geführt.

Die Furcht vor dem Mc Kinley-Tarif hat eine wahre Hochfluth des Güterverkehrs nach den Vereinigten Staaten erzeugt, und die grossen Dampferlinien sind jetzt in der glücklichen und selten vorkommenden Lage, sich die beste und bestzahlende Ladung aussuchen zu können. Die Hamburg-Amerika-Linie hat ein Rundschreiben an die Vershiffer gerichtet, in dem sie ankündigt, dass ihr bisheriger Frachttarif ausser Kraft tritt und bei Verladungen von Fall zu Fall mit der Gesellschaft über die Höhe der Fracht zu verhandeln ist. Ein ähnlicher embarras de richesse zeigt sich auch bei den englischen transatlantischen Linien. Die Steamer sind schon auf Wochen hinaus für Ladung „vollgebucht“. Hoffentlich wird dann, wenn der neue Tarif in Kraft tritt, der Rückschlag nicht allzu scharf werden. Auch hinsichtlich der Rückfrachten sind die Aussichten für die nächste Zeit günstig. Im April und Mai wird von den Vereinigten Staaten aus eine grosse Menge Getreide zur Verschiffung kommen, sodass fürs Erste ein flottes Frachtgeschäft in Aussicht steht.

Die Hamburg-Pacific-Linie hat nach langer Dividendenlosigkeit in diesem Jahre neben guten Abschreibungen noch einen Gewinnantheil von 5% auskehren können. Der Betriebsgewinn beläuft sich auf ca. 1¼ Million gegen 650 000 M im Vorjahre, ein Zeichen, dass auch in der Fahrt nach der Westküste sich der Frachtenstand doch wesentlich gebessert haben muss.

Der im Collisionsfalle „Sophie-Hohenstaufen“ seitens deutscher Gerichte aufgestellte Grundsatz, dass ein einzelnes Schiff nicht ohne Noth durch die Linie eines in regelmässiger Formation fahrenden Geschwaders hindurchfahren darf, ist unlängst auch seitens des französischen obersten Gerichtshofes anerkannt worden. Es handelte sich um einen Zusammenstoss des der Messageries maritimes gehörenden

den Dampfers „Maréchal Canrobert“ mit einem französischen Kriegsschiffe, das zur Zeit des Unfalles einen Theil eines Geschwaders ausmachte. Die Begründung des französischen Gerichtes bewegt sich auf der nämlichen Basis, wie die des deutschen in dem oben erwähnten Falle. Die Bestimmungen des Strassenrechts auf See seien, da, wo sie bestimmte Ausweichmanöver vorschreiben, nur auf einzelne sich auf See begegnende Schiffe anwendbar. Wo es sich um das Passiren eines ganzen Geschwaders handle, müsse die Ausnahmebestimmung des § 23 in Kraft treten. Der Kapitän des Handelsdampfers hätte nun beim Begegnen eines Geschwaders von 14 Schiffen auf die besonders gefährlichen Umstände Rücksicht nehmen und, einerlei welche Verpflichtung zum Ausweichen ihm aus der gegenwärtigen Lage sonst erwachsen wäre, dem ganzen Geschwader rechtzeitig aus dem Wege gehen müssen. Das über kurz oder lang in Kraft tretende neue Strassenrecht regelt bekanntlich diesen Punkt ein für alle Mal.

In Frankreich beschäftigt man sich lebhaft mit der Reduction der Hafen- bzw. Quaiabgaben. Bisher bezahlten Schiffe Quaiabgaben nach dem Tonneneinhalt und zwar 1 fr. per Registerton, einerlei welches Quantum an Ladung gelöscht und wie viele Passagier gelandet wurden. Die Deputirtenkammer hat nun beantragt, die Abgaben künftig nach der Menge der gelandeten Güter und der Zahl der aus- bzw. eingeschifften Passagiere zu erheben. Der Antrag vom Senate abgewiesen worden, indessen nicht principiell, sondern nur aus dem Grunde, weil eine so weit greifende Maassregel, die das Einkommen des Staates um eine ganz erhebliche Summe schmälern würde, nicht kurzer Hand durchgeführt werden könnte, sondern dass zuvor eingehende Erhebungen über die Tragweite der Reduction zu veranstalten seien. Es fliessen aus dieser Abgabe dem Staate jährlich etwa 7 Millionen Francs zu, und da die französische Flagge an der Schifffahrt vom eigenen Lande aus sage und schreibe mit vollen 28% theilhaftig ist, so würde sie auch nur mit diesem Prozentsatz an der Vergünstigung participiren. Jetzt trägt man argumentirt, die ausländische Rhederei der grössten Theil der Abgaben. Im Grunde ist es aber nur der französische Konsument, auf dessen Schulter die Last ruht, denn auf ihn wird die Abgabe in Form einer höheren Fracht abgewälzt.

Das seit längerer Zeit projectirte unterseeische Kabel zwischen Frankreich und den Vereinigten Staaten, soll im Laufe des kommenden Jahres gelegt werden. Bei den vorbereitenden Arbeiten zeigten sich grössere Schwierigkeiten, wie man Anfangs erwartet hatte, es galt nach Maßstab der Seekarten die Tiefen des Oceans und die

Beschaffenheit des Meeresgrundes auf der Strecke zwischen Havre bezw. Brest und New-York zu ermitteln, ferner die Stellen durch genaue Beobachtungen festzustellen, wo Sand- oder Muttboden, Muschelriffe oder Felsbänke vorhanden sind und endlich eine möglichst directe Richtung zu entwerfen, wobei die grössten Meerestiefen, die Riffe und zu jähe Unebenheiten des Meeresbodens thunlichst vermieden werden. Die vorläufig skizzierte Richtung wurde dann auf eine grosse Seekarte eingetragen und diese dem Transportdampfer „Dromedaire“ übermittlelt, welchen die Regierung der unterseeischen Telegraphenkabelgesellschaft für die Vorarbeiten zur Verfügung gestellt hatte. Dieser Dampfer hatte nun die Aufgabe, durch massenhafte Tiefseemessungen die Angaben, nach denen die Bahn des Kabels entworfen war, zu berichtigen. Dieser Auftrags betraute sich das Schiff auf einer 48tägigen Kreuzfahrt zwischen Brest und der atlantischen Küste Nordamerikas, indem durch Lothungen und Peilungen der Nord Atlantic nach allen Richtungen durchforscht wurde. Die Peilungen ergaben die grösste Tiefe von 4875 Meter und nicht weniger als 2100 Meter, so lange man sich nicht in der Nähe der Küsten befand. War das Loth in grösseren Meerestiefen angelangt, so verliess die Kabellinie längere Zeit auf einem vollkommen ebenen Boden, dass, wenn es sich um den Bahnbau handeln würde, die Planungsarbeiten vollkommen überflüssig gewesen wären. Die neue geplante Kabel wird eine Gesamtlänge von 6000 Kilometer haben.

Im Gegensatz zur Nordseefischerei, welche sich trotz fortwährendes Wachsen und Gedeihen hernimmt, zeigt die Fischerei im Mittelmeer in jedem Jahre einen bemerkbaren Rückgang. Das Fischereiwesen der Anwohner der Mittelmeerküste, besonders der französischen, entspricht in keiner Weise den Anforderungen der Zeit. Diesen Uebelstand hat die französische Regierung eingesehen und in Marseille eine professionelle Fischerschule errichtet, in welcher sich auf dem Meere selbst bethätigen können. Zu diesem Zwecke wurde die alte Fregatte der Exkaiserin Eugenie, die „Hirondelle“, umgebaut, welche zu ihrem neuen Berufe gehörig ausgerüstet und umgebaut ist.

In den englischen Schifffahrtskreisen nehmen die Beschwerden nicht unbegründet, über die lange Wartezeit der Schiffe im Hafen von Capstadt einen sehr charakteristischen Ausdruck an. Die veralteten, im Hafen herrschenden Hafengesetze sind den Anforderungen der Jetztzeit nicht mehr entsprechend und mit den vor zwei Jahren in Santos erlassenen Hafengesetzen grosse Aehnlichkeit. Damals hat die brasilianische Regierung, hauptsäch-

lich auf die Beschwerden deutscher Rhedereien, die in Santos maassgebenden Persönlichkeiten der Hafenbehörde, die dortigen Localgesetze zweckmässig und den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechend abzuändern; dieser Aufforderung wurde in verhältnissmässig kurzer Zeit Folge geleistet. Ein ähnliches Eingreifen scheint in Bezug auf die in Capstadt herrschenden Missstände seitens der Regierung der Capcolonie sehr am Platze zu sein. Denn falls sich die Mittheilungen bestätigen, welche dem „Fairplay“ von unterrichteter Seite zugegangen sind, muss man seine Verwunderung aussprechen, dass unter den obwaltenden Zuständen überhaupt noch Schiffe nach Capstadt gehen. Der „Fairplay“ schreibt: „Man theilt uns aus Capstadt mit, dass ein mit Kohlen beladenes Segelschiff am 6. October vorigen Jahres in der Tafel Bay ankerte und erst am 4. März d. J. soweit abgefertigt war, um den Hafen verlassen zu können; ein anderes Segelschiff erreichte Capstadt am 24. December und lag am 9. März, als der Postdampfer nach Europa ging, noch in der Tafel Bay und wartete auf einen Liegeplatz im Dock; ein 5000 Tons grosser Dampfer, ankerte am 30. Januar im dortigen Hafen und war bis zum 3. März noch nicht dazu gekommen seine Ladung zu löschen.“ Diese drei Beispiele werden wohl genügen die dortigen Zustände einigermaassen zu charakterisiren. Das bekannte vom Engländer in Wort und That gebräuchliche Sprichwort „time is money“ scheint in der Capcolonie keine Anwendung zu finden.

Ein ebenso beliebter als tüchtiger Seemann, Herr J. G. v. Holten, hat kürzlich sein fünfundzwanzigjähriges Jubiläum als Kapitän der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft gefeiert. Der Jubilar, welcher 45 Jahre zur See fährt, hat seit Gründung der Südamerikanischen Linie deren Dampfer „Brasilien“, „Valparaiso“, „Bahia“, „San Nicolas“ und schliesslich die „Patagonia“, deren Kapitän er noch heute ist, mit Glück geführt. In dieser Veranlassung wurden dem noch in rüstigem Mannesalter stehenden Jubilar von seinen zahlreichen Freunden in Brasilien grosse Ovationen zu Theil, u. A. wurde ihm in Rio eine künstlerisch ausgeführte Adresse überreicht, welche von 40 Firmen aller Nationen unterzeichnet war. Auch in Hamburg ist der allseitig beliebte und joviale Kapitän entsprechend gefeiert worden. Wir wünschen dem braven Seemann noch manches weitere Jahr der Thätigkeit auf See.

Der Jahresabschluss der dänischen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Thingvalla“ zeigt nicht, wie die der deutschen Rhedereien, ein günstiges Resultat. Aus dem Jahresbericht geht hervor, dass das Jahr

1896 ein normales gewesen, unter günstigen Konjunktoren und ohne dass der Gesellschaft oder deren Schiffen irgend ein besonderer Unfall zugestossen ist. Wenn aber trotz dieser vortheilhaften Umstände an das Auszahlen einer Dividende an die Actionäre nicht zu denken war, so ist ohne Zweifel die Absicht des Verwaltungsraths berechtigt, wenn er eine Reconstruction der Gesellschaft im Sinne hat. An einzelnen Stellen sind bereits die einleitenden Schritte gethan; die Bestrebungen der Verwaltungsmitglieder des kommenden Geschäftsjahres sollen darauf gerichtet sein, ein Abkommen mit den Creditoren und Actionären zu treffen, damit das jetzige Vegetiren der Gesellschaft aufhört und eine neue „Thingvalla-Gesellschaft“ geschaffen wird, die Aussichten hat, sich finanziell zu behaupten. In der nächsten Zeit wird, da Hoffnung vorhanden ist, dass die Bestrebungen des Verwaltungsrathes Erfolg haben werden, eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, um über die angeregten Punkte Beschlüsse zu fassen.

### Eine brennende Tagesfrage.\*

Brennende Tagesfragen giebt es zur Zeit mehrere, auch solche von der grössten politischen und wirthschaftlichen Bedeutung. Unsere leidenschaftlich erregte und überspannte Zeit gebiert sie — dem Himmel sei's geklagt! — fast täglich; die Interessenkämpfe der Gegenwart häufen und fördern den Zündstoff und drängen unter dem Flammenzeichen der Unversöhnlichkeit zu einer Entscheidung.

Aber es wäre gefehlt, wenn der Leser annehmen wollte, es handle sich hier um die in dem Vordergrund stehende kretische Frage, um die damit in Verbindung stehende Frage der Blockade der griechischen Häfen durch die Vertragsmächte; wiewohl die letztere Eventualität zur Zeit, wo wir Dieses schreiben (in der ersten Märzhälfte) in nahe Aussicht gerückt ist, um die unverständigen Griechen zur Raison zu bringen. Es wäre gefehlt, wenn gemeint würde, es handle sich hier um die hochwichtige Frage der neuen Marineforderung, wiewohl diese in der That für die Handelsflotte eine brennende ist, weil ohne ausreichenden maritimen Schutz die Handelsfahrt nicht zur rechten Entwicklung gebracht werden kann. Nein, nicht einmal die Frage der Dampfersubvention, noch die der letzteren entgegretende Eingabe der Kingsin-Linie haben wir hier im Auge.

Gleichwohl aber ist die Frage, die wir erörtern möchten eine bedeutsame; sie ist eine nautische Frage allerersten Ranges, die weite Kreise der See-

fahrer auf das lebhafteste beschäftigt und demnächst so oder so zur Entscheidung gebracht werden muss. Es ist die Wegerechtsfrage der Fischdampfer, es ist die Frage, sollen in der Zukunft die Fischdampfer ausweichen, oder soll ihnen immer, und unter allen Umständen und von jedem Schiffe, sei es ein Dampfer, ein Segler oder Motorfahrzeug, ausgewichen werden? — Bei dieser Gelegenheit möchten wir gleich auf den bemerkenswerthen Umstand hinweisen, dass die Motorfahrzeuge im Strassenrecht noch keinen Platz gefunden haben, es ist dort nur von Dampfschiffen die Rede. — Um aber auf unsern Gegenstand zurückzukommen, so ist es ohne Frage in der Geschichte der Schifffahrt und im ewigen Flusse der Dinge ein Unicum und etwas ganz Neues, dass eine bestimmte Klasse von Fahrzeugen mit der entschiedenen Stellungnahme auftritt: „Uns, und uns allein gehört der Platz hier; ihr anderen, wo ihr auch hergekommen seid, dürft unsern Weg nicht durchkreuzen, sondern müsst uns unter allen Umständen meiden, damit wir nicht gestört werden!“ Diese Forderung klingt im ersten Augenblick so ungeheuerlich, dass man unwillkürlich stutzt und nicht recht zu hören glaubt.

Allein eine genauere Betrachtung der obwaltenden Verhältnisse giebt uns bald als reifere Frucht unserer wachsenden Einsicht die Erkenntniss, dass es sich keineswegs um ungeheuerliche Ansprüche handelt, dass vielmehr recht begreifliche Wünsche mit dem Anspruch auf baldige Erfüllung auftreten. In der That befinden sich die Fischdampfer in einer ausserordentlich misslichen Lage. Das Gesetz legt ihnen die Pflicht auf, unter allen Umständen den Seglern auszuweichen, und in den zutreffenden Fällen auch den Dampfern; sie werden überhaupt den freiwegsteuernden Dampfern gleichgestellt. Und doch sind die Fischdampfer vielfach in schwerwiegendster Art in ihrer Bewegungsfreiheit gehemmt. Zwar nicht in der Maasse wie die Angel- und Treibnetzfisher, die bekanntlich stillliegen, oder vielmehr sich treiben lassen, aber doch in einer Weise, dass sie für das Ausweichen in höchst unzureichender Weise bei ihrer Bewegungen sind.

Selbstredend wird hier von vornherein abgesehen von den Fällen, wo die Fischdampfer nach ihren Fangplätzen hin oder von denselben wegsteuern, oder dieselben verändern; denn dann ja das hindernde Netz nicht ausgeworfen. Es mag hier darauf hingewiesen werden, dass einzelne deutsche Fischdampfer jetzt schon nach Island zu Fischen gehen. Vor seinem Netz fortdampfen macht der Fischdampfer selbst unter den günstigsten Umständen wenig mehr Fahrt als 2 Seemeilen der Stunde. Das ist offenbar blitzwenig für ein rasches Aus-dem-Wege-gehen. Sobald aber der Grund sehr uneben, oder gar schlickig ist, wo

(\* Wir verdanken diesen Artikel einem unserer bewährtesten Mitarbeiter, erlauben uns aber zu bemerken, nicht bis in die kleinsten Details mit ihm einer Meinung zu sein. D. R.



nach der Schlick in grossen Mengen an das Netz festsetzt, was häufig vorkommt, wird die Geschwindigkeit sogar auf ein ganz Geringes, bis zum völligen Stillstand reducirt. Noch ärger wird für den Fischdampfer in Bezug auf das Ausweichen die Sache, wenn wie vor unsern Flussmündungen, starke Strömungen vorhanden sind. Das von der heftigen Strömung erfasste Grundnetz reisst den Dampfer in die Richtung der Strömung fort, oder wenn dies nicht, jedenfalls ist er nur in ganz seltenen Fällen im Stande, gegen den Strom mit seinem Netz herüberzugehen, er muss vor dem Strom herumgehen, was verständlich wird er dadurch um ein ganz Bedeutliches von seiner ursprünglichen Stelle fortgerissen, und der Strom selbst schränkt seine freie Bewegungsfreiheit noch mehr ein.

In Bezug auf unsere Frage giebt es für den Fischdampfer der Uebelstände gar viele. Die geringe Geschwindigkeit ist eben für ihn noch nicht das Uebel Schlimmstes, mehr für ihn fällt noch ins Gewicht, ein geschwächtes Vermögen, den Kurs in erforderlicher Weise einigermaassen rasch zu ändern. Fischend darf er eben sein Ruder nicht gebrauchen, denn die Scherrbretter, die ihm das Netz am Grunde ausgespannt halten, scheitern an einander zusammen, sie fahren in das Netz hinein, das ganze Netz wird unklar und zum Theil zertrümmert.

Mit dem Fange ist es für diesmal nichts, die schweren Arbeiten sind umsonst gewesen, wenn nicht das Netz geflickt werden, wenn Schaden überhaupt an Bord reparirbar ist. Ein Flicken kostet etwa 400 Mk.; die Dampfer haben durchschnittlich 3 Netze an Bord. Des angeführten Umstandes wegen kann also der Dampfer nur allmählig seinen Kurs ändern und ausweichen.

In diesen beiden Punkten der geringen Fahrt und der in bedrohlicher Weise verminderten Fähigkeit des Kursänderns gesellt sich als dritter und höchst bedrohlicher Punkt ein sich häufig und für längere Zeit einholender Zustand absoluter Manöverirunfähigkeit. Nach Ablauf eines Zeitraums von 3 bis 4, auch bis zu 8 Stunden holt nämlich der Dampfer nicht mehr sein Netz ein. Die Arbeit dauert etwa eine halbe Stunde. Während dieser ganzen Zeit liegt der Dampfer mit seinem Achtersegel still. Würde die Schraube nicht, so käme ihm sofort das Netz hinein. Er muss zuerst seinen Fang in Sicherheit bringen, bevor er wieder von seiner Schraube Gebrauch machen darf. Nur in sofern hat er anfänglich, nach der kürzlich erfolgten Einführung der Scherrbretter, bei dem Einholen noch eine ganz geringe Fortbewegung, als er, bis das Netz in Sicht gekommen, ein ganz klein wenig Fahrt voraus macht, bevor die ineinanderlaufen der Scherrbretter zu verhindern. In diesem periodisch wiederkehrenden Zustand ist also der Fischdampfer vollständig zum Manövern unfähig; wenn er gleichwohl ausweichen

will und muss, bleibt ihm kaum etwas anderes übrig als Netz und Fang preiszugeben.

Der Fischdampfer ist also häufig in einer geradezu verzweifelten Lage. Bei seiner harten und rauhen, wir können auch sagen, dem Vaterlande zum Segen gereichenden Arbeit, ist er nicht allein den grössten Gefahren ausgesetzt, womit die Elemente den Menschen bedrohen, sondern er ist auch belastet mit der gesetzlichen Pflicht, auszuweichen, ohne ihr häufig genügen zu können; er muss mit gebundenen Händen gowissermaassen zusehen, wie das Unglück über ihn hereinbricht und ihn und andere zerschmettert. Und er ist der schuldige Theil.

Gleichwohl aber und so sehr dies gegen das Gefühl gehen mag, können sich viele Fachleute nicht entschliessen, den Fischdampfern und deren Fürsprechern gegenüber zu sagen: „Ja, ihr habt recht, ihr müsst das absolute Wegerecht haben! Auch jeder Segler muss den Fischdampfern ausweichen.“ — Es hat oben jedes Ding zwei Seiten und die Betrachtung auch der Kehrseite des Gegenstandes hindert häufig die Stellungnahme lediglich zu Gunsten der einen Seite.

Es ist gesagt worden, die Washingtoner Beschlüsse seien ein Attentat auf das Wegerecht der Fischdampfer, denn die Fischer hätten von je her ein uraltes Wegerecht besessen. Vom Standpunkt des Fischdampfers findet man diesen Satz begreiflich; aber ebenso begreiflich könnte vom andern Standpunkt die gegnerische Behauptung gefunden werden: „das absolute Wegerecht der Fischdampfer ist ein Attentat auf das freie Verkehrsleben zur See. Das Meer ist keine Arbeitsstätte für besonders Privilegirte, sondern es ist eine öffentliche Verkehrsstrasse für Jedermann.“

In der That ist es mit dem uralten Wegerecht der Fischer so eine eigene Sache. Gesetzlich festgelegt ist dieses Recht nirgendwo; nirgendwo hat es ein öffentliches Anerkenntnis gefunden. Es hat sich eben als Gewohnheitsrecht ausgebildet. Aber dieses Recht, das factisch ja nie im eigentlichen Sinne bestand, wurde den Fischern nicht etwa jederzeit gemo zugestanden. Bei Leibe nicht! Das Zugeständnis wurde nur gemacht unter dem Druck der Umstände, „der Noth gehorchend nicht dem eigenen Trieb“. Gewiss ist der Seefahrer gern dem Fischer ausgewichen, wenn nur ein Fahrzeug oder ein paar in Frage kamen. Er weiss, dass der Fischer einen schweren und harten Beruf hat. Aber ganz anders gestaltet sich die Frage, wenn immer mehr und mehr Fahrzeuge voraus in Sicht kommen. Die Fahrt durch die Nordsee ist nachgerade, namentlich auch wegen der vielen Fischer zu einer ausserordentlich gefahrvollen geworden. Und wir Deutschen sind bei alledem noch viel zu gering an der Seefischerei theilhaftig.

(Schluss folgt.)

# Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 27. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge.

(Fortsetzung.)

## Seemannsordnung.

### Vierter Abschnitt.

§ 72. Der Schiffsmann ist der Disziplinargewalt des Schiffers unterworfen.

Dieselbe beginnt mit dem Antritt des Dienstes und erlischt mit dessen Beendigung.

§ 75.

Der Schiffer ist auch befugt, die Güter über Bord zu werfen, wenn dieselben Schiff oder Ladung gefährden.

§ 76. Die Bestimmungen des § 75 finden ebenfalls Anwendung, wenn der Schiffsmann ohne Erlaubniss des Schiffers Branntwein oder andere geistige Getränke oder mehr an Taback als er zu seinem Gebrauche auf der beabsichtigten Reise bedarf, an Bord bringt oder bringen lässt.

Die gegen dieses Verbot mitgenommenen geistigen Getränke und Taback verfallen dem Schiffe.

§ 77. Die auf Grund der Bestimmungen der §§ 75 und 76 getroffenen Anordnungen des Schiffers sind, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen.

§ 79. Der Schiffer ist befugt, alle zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmässigkeit des Dienstes erforderlichen Maassregeln zu ergreifen. Zu diesem Zwecke darf er namentlich auch herkömmliche Erschwerungen des Dienstes oder mässige Schmälerung der Kost, letztere jedoch auf höchstens drei Tage, als Strafe eintreten lassen. Geldbusse, körperliche Züchtigung oder Einsperrung darf er als Strafe nicht verhängen.

Im Auslande hat der Schiffer in dringenden Fällen die Kommandanten der ihm zugänglichen Fahrzeuge der Kriegsmarine des Reichs um Beistand zur Aufrechterhaltung der Disziplin anzugehen.

§ 80. Jede vom Schiffer in Gemässheit der Bestimmungen des § 79 getroffene Verfügung ist mit Angabe der Veranlassung, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen.

### Fünfter Abschnitt.

§ 81. Ein Schiffsmann, welcher nach Abschluss des Heuervertrages sich verborgen hält, um sich dem Antritt des Dienstes zu entziehen, wird mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern gestraft. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Wenn ein Schiffsmann, um sich der Fortsetzung des Dienstes zu entziehen, entläuft oder sich verborgen hält, so tritt Geldstrafe bis zu einhundert Thalern oder Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten ein. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag ein.

Ein Schiffsmann, welcher mit der Heuer entläuft oder sich verborgen hält, um sich dem übernommenen Dienste zu entziehen, wird mit der im § 298 des Strafgesetzbuchs angedrohten Gefängnisstrafe bis zu einem Jahr belegt.

§ 82. In den Fällen der beiden letzten Absätze des § 81 verliert der Schiffsmann, wenn er vor Abgang des Schiffes weder zur Fortsetzung des Dienstes freiwillig zurückkehrt, noch zwangsweise zurückgebracht wird, den Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer. Die Heuer und, sofern diese nicht ausreicht, auch die Effekten können zur Deckung der Schadens-

## Abänderungsvorschläge der Technischen Kommission für Seeschifffahrt.

### Disziplinar-Bestimmungen.

§ 72. Der Schiffsmann ist der Disziplinargewalt des Schiffsjunge der väterlichen Zucht des Schiffers vom Antritt des Dienstes bis zu dessen Beendigung unterworfen.

§§ 73 und 74 unverändert.

§ 75, Absatz 1 unverändert.

Der Schiffer ist auch befugt solche Güter über Bord zu werfen, wenn dieselben Schiff oder Ladung gefährden oder Nachteile zur Folge haben können.

§ 76. Die Bestimmungen des § 75 finden ebenfalls Anwendung, wenn der Schiffsmann ohne Erlaubniss des Schiffers Branntwein oder andere geistige Getränke oder mehr an Taback und Cigarren, als er zu seinem Gebrauche auf der beabsichtigten Reise bedarf, an Bord bringt oder bringen lässt.

Waffen und Munition dürfen ohne Erlaubniss des Schiffers nicht an Bord gebracht werden.

Die gegen dieses Verbot mitgenommenen Gegenstände verfallen dem Schiffe.

§ 77. Der Schiffer hat die auf Grund der Bestimmungen der §§ 75 und 76 getroffenen Anordnungen, sobald es geschehen kann in das Schiffsjournal einzutragen.

§ 78 unverändert.

§ 79. Der Schiffer ist befugt, alle zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Sicherung der Regelmässigkeit des Dienstes erforderlichen Maassregeln zur ergreifen.

Absatz 2 und 3 unverändert.

Im Auslande kann der Schiffer in dringenden Fällen die Kommandanten der ihm zugänglichen Fahrzeuge der Kriegsmarine des Reichs um Beistand zur Aufrechterhaltung der Disziplin angehen.

§ 80. Der Schiffer hat jede in Gemässheit der Bestimmungen des § 79 getroffene Verfügung mit Angabe der Veranlassung, sobald es geschehen kann, in das Schiffsjournal einzutragen.

### Strafbestimmungen.

§ 81. Ein Schiffsmann, welcher nach Abschluss der Heuervertrages sich verborgen hält, um sich dem Antritt des Dienstes zu entziehen, wird mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark gestraft. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag des Schiffers oder Rheders ein.

Wenn ein Schiffsmann, um sich der Fortsetzung des Dienstes zu entziehen, entläuft oder sich verborgen hält, so tritt Geldstrafe bis zu dreihundert Mark oder Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten ein. Die Verfolgung tritt nur auf Antrag des Schiffers oder Rheders ein.

Absatz 3 unverändert.

§ 82. In den Fällen der beiden letzten Absätze des § 81 verliert der Schiffsmann, wenn er vor Abgang des Schiffes weder zur Fortsetzung des Dienstes freiwillig zurückkehrt, noch zwangsweise zurückgebracht wird, den Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer. Die Heuer und, sofern diese nicht ausreicht, auch die Effekten können zur Deckung der Schadensansprüche

\*1) Die Umrechnung in die Markwährung erfolgt auch bezüglich der in den §§ 86, 87, 88, 89, 93, 94, 96, 97 aufgeführten Geldbeträge.

Ansprüche des Rheders aus dem Heuer- oder Dienstvertrage in Anspruch genommen werden; soweit die Heuer hierzu nicht erforderlich ist, wird mit ihr nach Maassgabe des § 107 verfahren.

§ 83. Hat der Schiffsmann sich dem Dienste in einem der Fälle des § 61, 1 und 3 ohne Genehmigung des Seemannsamts (§ 64) entzogen, so tritt Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer ein.

§ 84. Der Schiffer hat jede Verletzung der Dienstpflicht (§ 84), sobald es geschehen kann, mit genauer Angabe des Sachverhaltes in das Schiffsjournal einzutragen und, wenn möglich, dem Schiffsmann von dem Inhalt der Eintragung unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Strafandrohung des § 84 Mittheilung zu machen.

Unterbleibt die Mittheilung, so sind die Gründe der Unterlassung im Journal anzugeben. Ist die Eintragung versäumt, tritt keine Verfolgung ein.

#### § 87.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu zweihundert Thalern erkannt werden.

Der Rädelsführer wird mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft.

§ 88. Mit Geldstrafe bis zu zwanzig Thalern oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft ein Schiffsmann, welcher:

§ 98. Mit Geldstrafe bis zu Einhundert Thalern, mit Haft oder mit Gefängniss bis zu drei Monaten wird ein Schiffer bestraft, welcher einen Schiffsmann im Auslande ohne Genehmigung des Seemannsamts zurücklässt (§ 71).

§ 99. Mit Geldstrafe bis zu fünfzig Thalern oder mit Haft wird bestraft ein Schiffer, welcher

- 1) den ihm in Ansehung der Musterung obliegenden Verpflichtungen nicht genügt (§ 10);
- 2) bei Verhandlungen, welche sich auf eine Musterung oder eine Eintragung in ein Seefahrtbuch beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt, oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen;
- 3) bei Todesfällen die Beschaffung und Uebergabe des vorgeschriebenen Nachweises unterlässt oder die ihm obliegende Fürsorge für den Nachlass verabsäumt (§§ 52, 53);
- 4) eine der in den §§ 77 und 80 vorgeschriebenen Eintragungen in das Schiffsjournal unterlässt;
- 5) den ihm beim Vergehen und Verbrechen nach §§ 102 und 103 obliegenden Verpflichtungen nicht genügt;
- 6) dem Schiffsmann ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagt, die Entscheidung des Seemannsamts nachzusuchen (§§ 105, 106);
- 7) einem Schiffsmann grundlos Speise oder Trank vorenthält;
- 8) es unterlässt, dafür Sorge zu tragen, dass ein Exemplar dieses Gesetzes, sowie der maassgebenden Vorschriften über Kost und Logis im Volkslogis zugänglich ist (§ 108);

des Rheders aus dem Heuer- oder Dienstvertrage in Anspruch genommen werden; soweit die Heuer hierzu nicht erforderlich ist, wird mit ihr nach Maassgabe des § 107 verfahren. Dem Seemannsamt ist ein Nachweis über den Betrag der Schadensansprüche und das Heuerguthaben einzuliefern.

§ 83. Hat der Schiffsmann sich dem Dienste in einem der Fälle des § 61, 1, 3 und 4 ohne Genehmigung des Seemannsamts (§ 64) entzogen, so tritt Geldstrafe bis zum Betrage einer Monatsheuer ein.

§ 84 unverändert.

§ 85. Der Schiffer hat jede Verletzung der Dienstpflicht (§ 84), sobald es geschehen kann, mit genauer Angabe des Sachverhaltes in das Schiffsjournal einzutragen und dem Schiffsmann von dem Inhalt der Eintragung unter ausdrücklicher Hinweisung auf die Strafandrohung des § 84 Mittheilung zu machen.

Absatz 2 unverändert.

§ 85 a. Wer muthwilliger oder böswilliger Weise Theile vom Schiffskörper, der Takelung oder Inventariestücke und Apparate, welche zur Rettung von Menschenleben dienen, zerstört oder beschädigt, wird mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft.

§ 86 unverändert.

§ 87, Absatz 1 unverändert.

Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu sechshundert Mark erkannt werden. Der Rädelsführer wird in diesem Falle mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bestraft.

§§ 88, 89, 90, 91, 92 unverändert.

§ 93. Mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft ein Schiffsmann, welcher:

Absatz 1 Ziffer 1, 2 und 3 unverändert.

4) den Bestimmungen des § 76 zuwiderhandelt;

5) vor dem Seemannsamt betrunken erscheint oder sich ungebührlich benimmt.

Absatz 2 unverändert.

§§ 94, 95, 96, 97 unverändert.

§ 98. Mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark, mit Haft oder mit Gefängniss bis zu drei Monaten wird ein Schiffer bestraft, welcher — abgesehen von dem Falle des § 71, Absatz 2 — einen Schiffsmann im Auslande ohne Genehmigung des Seemannsamts zurücklässt.

§ 99. Mit Geldstrafe bis zu einhundertundfünfzig Mark oder mit Haft wird bestraft ein Schiffer, welcher

- 1) den ihm in Ansehung der Musterung obliegenden Verpflichtungen nicht genügt oder es unterlässt, dafür zu sorgen, dass die Musterrolle sich während der Reise an Bord befindet (§§ 10, 12);
- 2) bei Verhandlungen, welche sich auf eine Musterung oder eine Eintragung in ein Seefahrtbuch beziehen, wahre Thatsachen entstellt oder unterdrückt, oder falsche vorspiegelt, um ein Seemannsamt zu täuschen;
- 3) die ihm obliegende Fürsorge für den Nachlass des verstorbenen oder für die Effekten des erkrankten Schiffsmannes verabsäumt (§§ 52, 50 a);
- 4) eine der in den §§ 57 Absatz 2, 77 und 80 vorgeschriebenen Eintragungen in das Schiffsjournal unterlässt;
- 5) den ihm bei Vergehen und Verbrechen nach §§ 102 und 103 obliegenden Verpflichtungen nicht genügt;
- 6) dem Schiffsmann ohne dringenden Grund die Gelegenheit versagt, die Entscheidung des Seemannsamts nachzusuchen (§§ 105, 106);
- 7) einem Schiffsmann grundlos Speise oder Trank vorenthält;
- 8) es unterlässt, dafür Sorge zu tragen, dass ein Exemplar dieses Gesetzes, der maassgebenden Vorschriften über Kost und Logis und einer amtlichen Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemannischen und halbseemannischen Bevölkerung im Volkslogis zugänglich ist (108); (Schluss folgt.)



## Deutscher Nautischer Verein.

### Erstes Rundschreiben.

Kiel, den 24. März 1897.

I. Vom Vereinstage. Die Protokolle der Verhandlungen des diesjährigen Vereinstages sind zur Vertheilung gelangt. Der stenographische Bericht befindet sich im Druck und wird voraussichtlich nach einigen Wochen zur Vertheilung kommen.

II. Seemannsordnung. Die dem Reichsamt des Innern unterm 30. Juni 1894 und 11. Juni 1895 überreichten Vorschläge zur Revision der Seemannsordnung vom 27. December 1872 haben, wie mitgetheilt, als Ausgangspunkt für die weitere Behandlung der Angelegenheit in der Technischen Kommission für Seeschifffahrt gedient. Von dem Herrn Staatssekretär des Reichsamts des Innern sind mir die Abänderungsvorschläge der Kommission, die stenographisch aufgezeichneten Vernehmungen von Personen aus dem Stande der Schiffsleute (einschliesslich des Maschinenpersonals), Bemerkungen zu den Vorschlägen der Kommission, sowie der „Entwurf gesetzlicher Bestimmungen zur Regelung der Stellenvermittlung für Schiffsleute“ zugegangen.

Das gesammte Material habe ich den Mitgliedern unterm 12. Februar d. J. zugehen lassen. Auf dem Vereinstage wurden die Vorlagen der zur Berathung dieses Gegenstandes schon früher eingesetzten Kommission des Deutschen Nautischen Vereins überwiesen. Derselben Kommission wurde das durch die Berathungen der Punkte „Farbenblindheit der Seeleute“ und „Desertion der Seeleute“ erwachsene Material ebenfalls überwiesen, letzteres zugleich mit der Bemerkung, die Einzelvereine auch aufzufordern, dieser Kommission über den „Entwurf gesetzlicher Bestimmungen zur Regelung der Stellenvermittlung für Schiffsleute“ Mittheilungen zu machen.

Die Mitglieder ersuche ich nunmehr, mir etwaige Bemerkungen und Wünsche über diese Fragen bis zum 15. April d. J. zugehen zu lassen, um danach die Kommission zusammenzutreten lassen zu können.

III. Wegerecht der Fischdampfer. Von dem Herrn Staatssekretär des Reichsamts des Innern gingen mir am 13. Februar d. J. Abdrücke eines an den Deutschen Seefischerei-Verein gerichteten Schreibens nebst Anlagen zu, nach welchem über die Frage des Wegerechts der mit dem Grundnetz fischenden Dampffahrzeuge, erforderlichen Falls auch über die Lichterführung der Fischerei-Fahrzeuge eine Berathung mit Vertretern der beteiligten Fischerei- und Schifffahrtskreise am 24. Februar d. J. im Reichsamt des Innern erfolgen solle. In jenem Schreiben wurde ich von dem Herrn Staatssekretär aufgefordert, zwei Vertreter des Deutschen Nautischen Vereins für die Theilnahme an diesen Berathungen namhaft zu machen. Hierauf sind von mir die Herren Direktor Matthiessen-Hamburg und Kapitän A. Bünnemann-Bremen vorgeschlagen. Von ersterem ging mir der als Anlage beigefügte Bericht über jene Sitzung zu, welchen ich hiermit den Mitgliedern zur Kenntniss bringe. Wie aus demselben ersichtlich, sind die Beschlüsse der Konferenz im Ganzen konform mit den am Tage vorher gefassten Beschlüssen des Deutschen Nautischen Vereins.

Ueber die Lichterführung ist, wie Herr Direktor Matthiessen ferner mittheilt, nicht weiter verhandelt, weil genügend begründete Einwände gegen die Vorschläge der Washingtoner Konferenz nicht gemacht worden seien und besonders die dreifarbigten Toplaternen von Fachleuten für ganz praktisch befunden werden.

Von dem Kaiserlichen Statistischen Amt sind mir in dankenswerther Weise Nachweisungen über den Bestand der deutschen Kauffahrtschiffe am 1. Januar 1896 und die Bestandsveränderungen im Jahre 1896, über die Verunglückungen deutscher Schiffe in den Jahren 1894 und 1895, sowie über die Schiffs-

unfälle an der deutschen Küste während des Jahres 1896 zugegangen, von welchen ich jedem Verein ein Exemplar habe übermitteln können.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins  
Sartori.

### Anlage zum I. Rundschreiben des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins vom 24. März 1897.

Bericht über die am 24. Februar 1897 im Reichsamt des Innern stattgefundene Konferenz bezüglich des Wegerechts der Fischdampfer.

Anwesend waren 19 Delegirte der verschiedensten Interessenten-Gruppen.

Den Vorsitz führte zunächst Herr Unterstaatssekretär Rothie, später Herr Geheimrath von Jonquières. Der Vorsitzende recapitulirte den augenblicklichen Stand der Angelegenheit, betonte die verschiedentlich gemachten Anstrengungen der deutschen Regierung, conform mit den anderen Seestaaten die offenbare Lücke im Gesetz zu beseitigen und erwähnte, dass nur Spanien den deutschen Vorschlägen zugestimmt habe, alle übrigen Staaten dem Beispiel Englands zu folgen geneigt schienen, welches den Fischdampfern absolut keine Berücksichtigung in Bezug auf ein besonderes Wegerecht gewähren wolle, trotzdem englische Gerichte wiederholt entschieden hätten, dass die Dampffahrer unter Umständen nicht ausweichen könnten. Die englische Regierung ginge sogar soweit, bei der zum 1. Juli d. J. beabsichtigten Einführung der Washingtoner Beschlüsse, den § 9, welcher über die Lichterführung der Fischer handelt, ganz fortzulassen. Andererseits wäre kürzlich im Reichsamt fast von allen Rednern dafür plaidirt, den § 26 der Washingtoner Beschlüsse, der nur von einem Wegerecht der Segelfischer handelt, einstweilen ganz wegzulassen, mit der ausgesprochenen Erwartung diese Frage später zu regeln.

Es handelt sich also in dieser Konferenz darum folgende drei Punkte noch einmal von den Interessenten zu berathen, um der Deutschen Regierung eine Direction zu geben, in welcher Weise allen berechtigten Wünschen am besten gedient werden kann.

1. Was ist das jetzt geltende Gewohnheitsrecht?
2. Welche gesetzliche Vorschrift würde statt dessen am besten zu erlassen sein?
3. Was soll geschehen wenn England seine Zustimmung zu einem neuen Wegerecht für die Fischdampfer versagt?

Bezüglich der ersten Frage entspann sich eine lebhaft Diskussion. Während die Segelfischer behaupteten, dass Fischdampfer bisher immer den Segelschiffen ausgewichen seien, erklärten die Interessenten der Dampffischerei genau das Gegentheil. Der Vorsitzende stellte schliesslich fest, dass aus den gehörten Aeusserungen von einem Gewohnheitsrecht eigentlich keine Rede sein könne.

Zu No. 2 erklärten die Vertreter der Segelfischer heraus, dass wenn sie gezwungen würden den Dampffischer auszuweichen, ihr Gewerbe gradezu vernichtet würde, besonders im Frühjahr beim Schollenfang komme es nämlich, dass viele Hunderte von Segel- und Dampffischern zusammen auf ziemlich enghegrenzten Banken fischen. Während es dem Fischdampfer vollständig frei steht, nach Belieben Bank kreuz und quer abzufischen, muss der Segelfischer, wenn er an einem Ende derselben angekommen ist, sein Netz he nehmen und nun, je nach den Strom- und Windverhältnissen, wieder nach dem anderen Ende der Bank zu langen. Es wurde nun einerseits behauptet, dass es dem Segler in solchen Fällen oft ganz unmöglich sein werde, seinen Zweck zu erreichen, wenn er dabei fortwährend den Fischdampfer

ausweichen habe. Letzterer würde ihm mehr oder weniger scheinlich den Weg vielleicht so sperren, dass er die Fischgründe verlassen müsse. Andererseits wurde dem entgegengehalten, dass der Segelfischer, wenn er sein Netz nicht auf dem Grund schleppe, doch noch manövrierfähiger sei als der fahrende Dampfer.

Schliesslich wurde der folgende Antrag des Oberfischmeister Decker aus Altona mit grosser Majorität angenommen:

- In Fahrt befindliche Dampffahrzeuge müssen Dampf- und Segelfahrzeugen oder Booten, welche Grundnetze, Treibnetze oder Angelleinen aushaben, stets aus dem Wege gehen.
- In Fahrt befindliche Segelfahrzeuge sind hierzu ebenfalls verpflichtet; es sei denn, dass sie bei Sturm oder stürmischem Wetter beigedreht oder unter dem Winde liegen, oder in Folge schwachen Windes oder Windstille keine oder nur geringe Fahrt machen. In diesen Fällen sollen Fischdampfer, welche ihre Netze aushaben, als die beweglicheren und manövrierfähigeren, diesen Segelfahrzeugen ausweichen.
- Fischdampfer, welche ihre Netze aushaben, sollen Segel-Fischfahrzeugen, welche ihre Netze aushaben, ausweichen.
- Fischdampfer sollen den Segelfischern, welche auf den Fischgründen oder in deren Nähe auf ihren Fangplatz zurückkehren, ausweichen.

Bezüglich der Frage 3 betonte der Vorsitzende, dass man sich über einen der folgenden drei einzuschlagenden Wege entscheiden müsse, wenn es nicht gelinge bis zum 1. Juli d. J. die Uebereinstimmung mit den anderen Seemächten zu erzielen. Entweder könne man mit der Publikation des Inkrafttretens der Völkerverträge Beschlüsse noch warten, oder zweitens, man könne dieselben veröffentlichen ohne den § 26 der über das Vorgehen der Fischer handelt; oder aber drittens, man nehme Art 26 mit und versuche nochmals durch eine event. nach London zu berufende maritime Konferenz die Fischereifrage zu regeln, wobei allerdings nicht erhofft werden könne, dass diese Frage schon vor dem 1. Juli d. J. erledigt wird.

Nach eingehender Berathung beschloss die Konferenz einstimmig, sich für die Veröffentlichung der Washingtoner Beschlüsse unter Mitnahme des § 26 sowohl wie des § 9 zu entscheiden.

gez.: F. E. Matthiesen.

Delegirter des Deutschen Nautischen Vereins.

## Aus Briefen deutscher Kapitäne.

Am 21. Januar 1897 verliess ich mit dem Hamburger Dampfer „Essen“ den Hafen von Port Elisabeth und beabsichtigte nach Australien zu gehen. Während dieser Reise hatte ich Gelegenheit, grosse Eisberge und Eisfelder zu beobachten und in meiner Nähe zu haben, und da ich im Interesse der Seefahrt glaube, durch Veröffentlichung dieser aussergewöhnlichen Umstände meinen Kameraden einen Dienst zu erweisen, theile ich Sie, den nachfolgenden Reisebericht aufzunehmen:

Vom 21. bis 26. Januar war das Wetter schön bei leichtem Wind, am letzteren Tage nahm der Wind nordöstliche Richtung an, Vormittags 9h auf 42° 50' S. 44° 25' O. passirten wir den ersten Eisberg. Dieser Vorgang wiederholte sich im Laufe des Tages mehrere Male; wir passirten in 10 bis 15 Seemeilen Abstand grosse Eisberge von 300 bis 400 Fuss Höhe und 1—4 Seemeilen Umfang. Am 27. Januar beim Aufmachen des Mittagsbestecks, welches 45° 49' S. 49° 55' O. war, hatten wir wieder Gelegenheit, Eisberge von grosser Ausdehnung in unserer Nähe zu haben. 2h. p. m. desselben Tages passirten wir die Hogs-Insel (Crozet) und 8h. p. m. die Possession-Inseln und hatten immer noch Eisberge der vorher erwähnten Dimensionen

in Sicht. An der NO.-Seite von Hogs-Insel war ein solcher Meeresriesen gestrandet, wodurch wir am besten beim Betrachten des davorliegenden Landes seine Grösse beurtheilen konnten. Am 28. Januar 4h. a. m. trat Nebel ein, das Besteck war Mittags 47° 3' S. 55° 44' O., Wind nördl. und flau; wir sahen einzelne Eisberge. Am 29. Januar auf 47° 22' S. 61° 56' O. — leichte Briesse, bäsige Luft, hin und wieder abklarend — sichteten grosse und kleine Eisberge; Nachmittags trat Stille und dichter Nebel ein, wir verminderten die Fahrt. Am 30. Januar 2h. a. m. kollidirten mit einem grossen Eisberg, trugen jedoch, in Folge der geringen Geschwindigkeit des Schiffes, durch rechtzeitiges Rückwärtsgehen der Maschine, keinen Schaden davon. Da es nicht den Anschein hatte, zur Nacht klar zu werden, und wir in verschiedenen Richtungen ein lautes donnerartiges Krachen wahrnahmen, welches ohne Frage mit den in der Nähe befindlichen Eisbergen im Zusammenhang stand, liess ich die Maschine stoppen. Gegen Mittag klarte der Nebel ab und wir entdeckten uns in der Mitte eines grossen Eisfeldes. Dies vorher erwähnte auffallende Geräusch wiederholte sich fortwährend und hat nicht zum Wenigsten dazu beigetragen, uns in den Stand zu setzen, während des Nebels ferneren Kollisionen vorzubeugen. Diese sichtige Witterung hielt bis zum Abend; in der Zwischenzeit passirten ca. 60—70 Eisberge verschiedener Grösse, im Allgemeinen kleiner wie die zuerst gesichteten westlichen. Wir hatten Gelegenheit, dem imposanten Schauspiel einer Kollision zwischen drei grossen Eisbergen beizuwohnen; dies geschah unter furchtbarem Getöse. Abends wurde es neblig, stoppten die Maschine, da sich das ominöse Krachen wieder einstellte. 4h. a. m. des nächsten Tages klarte der Nebel abermals ab; um diese Zeit sahen wir das letzte Eis, darauf trat wieder Nebel ein und blieb noch bis zum folgenden Tage. Die ganze im Eisfelde gelaufene Distanz betrug 1100 Seemeilen. Um nicht noch einmal östlich von den Kergulen Eis zu treffen, liess ich den Kurs etwas nördlicher gehen und lief meine Länge auf 45½°, Breite ab. — Es ist wohl anzunehmen, dass einzelne der grossen Eisberge bis zu 40° und noch nördlicher treiben, deshalb halte ich es für richtig, den Kurs nicht so südlich zu setzen und gut nach Eis auszugucken. Am 12. Februar erreichte ich glücklich Port Adelaide.

J. Bruhn, Kapit.

## Vermischtes.

Ueber den Untergang des französischen Dampfers „Ville de St. Nazaire“ am 8. d. M. bei Cap Hatteras liegen jetzt einige nähere Nachrichten vor. Der Dampfer war am 6. d. M. von Newyork mit 8 Passagieren und 74 Mann Besatzung nach Westindien abgegangen. Nur vier von allen sind gerettet. Diese hat der Schooner „Hilda“ hierher gebracht. In dem von der „Hilda“ aufgefischten Boote befanden sich ursprünglich 38 Personen. 34 von diesen sind verhungert oder irrsinnig geworden. Denn sieben Tage trieb das Boot ohne Compass und Segel auf den Wellen herum. Von acht Bötchen des „St. Nazaire“ wurden drei beim Herunterlassen von den Wellen gegen das Schiff geschleudert und zerschmettert und von den übrigen vier schlugen drei um. Einer späteren Nachricht zufolge sind die einzigen Geretteten der Inspector der Compagnie Generale Transatlantique, Berri, der Schiffsarzt Dr. Maire, der dritte Maschinist Stants und der Passagier Jajardo. Sie sind sämmtlich sehr schwach. Der behandelnde amerikanische Arzt bezweifelt, ob Inspector Berri mit dem Leben davonkommt. Die Geretteten waren, als sie aufgefischt wurden, so ermattet, dass sie die Leichen ihrer Kameraden nicht hatten in die See werfen können. Einer von den Geretteten sagt, dass ein Leck entdeckt wurde, als die „St. Nazaire“ eine Tagesreise von Newyork entfernt war. Man glaubte aber nicht, dass das Schiff deshalb nach Newyork zurückzukehren brauchte. Am zweiten Tage wurde der Leck jedoch grösser und man sah

die Gefahr ein. In der Nacht brach ausserdem ein Orkan aus, welcher ein Verlassen des Schiffs unmöglich machte. Das Benehmen der Besatzung war bewunderungswürdig. Den Tod in den Wellen haben Kapitän Jaqueneau, 9 Passagiere und 68 Officiere und Mannschaften gefunden. Das verunglückte Schiff, 1870 in Bordeaux gebaut, war ein Doppelschraubendampfer von 2640 Tons. Früher verkehrte der Dampfer zwischen Havre und Bordeaux und Westindien, vor einigen Monaten wurde er jedoch in die neue Linie zwischen Newyork und Westindien eingestellt. Die an Bord befindlichen Passagiere waren aller Wahrscheinlichkeit nach Amerikaner, die zwischen den verschiedenen westindischen Inseln und Newyork reisten. Die „Ville de St. Nazaire“ war Eigenthum der Comp. Generale Transatlantique in Havre. Nachträglich erfahren wir, dass weitere 16 Mann von den Personen des Dampfers geborgen und in Glasgow gelandet, ausserdem der Kapitän, der 2. Officier, der 1. Maschinist und ein Heizer mit den Dampfer „Haroa“ in Hamburg angelangt sind.

#### Fahrzeug für die grosse Heringsfischerei mit Hilfsmaschine.

Herrn Kapitän Max Weihe's Patent-Drehflügelschraube ist in dem mit dem Kaiserpreise belohnten besten Entwurf für ein „Fahrzeug für die grosse Heringsfischerei mit Hilfsmaschine“ seitens des Verfassers jenes Entwurfs, Herrn Schiffsbau-Ingenieur Laas-Kiel (jetzt kaiserl. Werft) angeordnet. Es ist in der Beschreibung besonders hervorgehoben, dass Herrn Kapitän Weihe's Construction der Vorzug gegeben sei. Das Fahrzeug ist, weil es vielfach segeln soll, nur mit einer Hilfsschraube versehen. Die Patent-Drehflügelschraube von Herrn Kapt. Weihe-Hamburg hat im Innern der Nabe (Nuss) bekanntlich eine kräftige Zahngabel, welche die Flügelzapfen beliebig weit, je nach Bedarf dreht, so dass nicht allein die Stellungen für Vorwärts, Stopp und Rückwärts möglich sind, sondern auch die Längsstellung der Flügelblätter (in Kielrichtung), welche bei ruhender Maschine das Segeln des Fahrzeuges in keiner Weise beeinflusst (sog. Segelschraube).

**Schiffbau.** Der Dampfer „Aragonia“, ein für die Hamburg-Amerika-Linie bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft erbauter Doppelschrauben-Dampfer machte am Sonnabend, den 27. März seine Probefahrt, welche einen sehr günstigen Verlauf nahm und die an derselben theilnehmenden Vertreter der Rhederei in jeder Hinsicht voll befriedigte. Die verschiedenen Manöver, welche mit dem Schiff vorgenommen wurden, zeigten, dass dasselbe auch den weitgehendsten Ansprüchen Genüge leistet und das alle Neuerungen der modernen Schiffsbau-technik bei dem Bau desselben berücksichtigt sind. Die beiden Maschinen arbeiteten ebenfalls tadellos. Die Hauptdimensionen der „Aragonia“ sind 420' 6" engl. grösste Länge, 50' 0" engl. grösste Breite und 33' 0" engl. Tiefe. Das Schiff misst ca. 5450 Brutto Reg.-Tons und besitzt eine Tragfähigkeit von ca. 8000 Tons d. w. Classe: British Lloyds + 100 A. I. und höchste Classe des Germanischen Lloyd. Der Dampfer wird unter Führung des Kapitän Sonderhoff zunächst nach Stettin gehen und alsdann seine regelmässigen Fahrten zwischen Stettin und New-York aufnehmen.

### Kleine Mittheilungen.

Die französische Linie „Compagnie General Transatlantique“ hat die Absicht eine Verbindung zwischen Frankreich und den Häfen des Amazonas Stromes herzustellen. Dieses Project ist der französischen Regierung seitens der Linie mitgetheilt und dabei erwähnt, dass eine Subvention vom Staate zur Aufrechterhaltung der neuen Verbindung nothwendig sei.

Die neue in Aussicht stehende rumänische Linie hat vier Dampfer im Bau, welche eine Verbindung zwischen Constanza und Hamburg herstellen sollen. Von den in Bau befindlichen Schiffen sind 2 auf deutschen und 2 auf englischen Werften bestellt.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 29. März. An Eingängen waren zu verzeichnen: Eine Eingabe des Vereins Hamburger Rheder an den Reichstag, in welcher die Bedeutung einer starken Kriegsflotte hervorgehoben und begründet wird; das erste Rundschreiben des Vorsitzenden des deutschen Nautischen Vereins mit einer Aufforderung an die Einzelvereine ihr Gutachten über die von der technischen Commission gemachten Vorschläge der neuen Seemannsordnung auszusprechen und die etwaigen Bemerkungen dem Deutschen Nautischen Verein spätestens am 15. April zukommen zu lassen. Der anwesende Ehrenpräsident des Vereins, Herr Dr. Antoine-Feill, sprach den Mitgliedern seinen Dank, für das ihm vom Verein gestiftete Diplom aus. Darauf wurde zur Tagesordnung „Besprechung der neuen Seemannsordnung“ übergegangen. Man beantragte, die von der technischen Commission entworfenen neuen Paragraphen nacheinander vorzulesen und wegen Mangel an Zeit sich nur dann in eine nähere Besprechung einzulassen, wenn von Seiten der Mitglieder Einwände gegen die einzelnen Paragraphen erhoben würden. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen, worauf man sich bis 10<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr mit diesem Gegenstand beschäftigte und dann die Versammlung schloss. Nächste Sitzung am 5. April, T.-O.: Weitere Besprechung der neuen Seemannsordnung.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 31. März. An Eingängen lagen vor: Ein Schreiben der shipmaster society aus London, das Wegerrecht der Fischer betreffend; der englische Verein erwähnt, in gewissen Punkten sich den Ansichten des deutschen Schifferverbandes anschliessen zu wollen. In Betreffs der Stabilitätsfrage schickt der Londoner Verein eine englische Zeitung, welche dieses Thema eingehend behandelt; der Vorsitzende theilt an, die Zeitung Herrn Johns übermitteln zu haben, welche Letztere in einer der nächsten Sitzungen die „Stabilität der Schiffe“ in einem längeren Vortrag behandeln wird. Auf die frühere Beschwerde einzelner Mitglieder über die Befuerung des Ds. Goodwin Feuerschiff hatte der Verein ein Schreiben an die shipmaster society gesandt und diese ersucht beim trinity house darüber vorstellig zu werden; jedoch in den Kreisen der englischen Seeschiffer ist man der Meinung noch nicht genügendes Material zu besitzen, um erfolgreich in dieser Angelegenheit beim trinity house vorgehen zu können. Da für die Sitzung keine bestimmte Tagesordnung festgesetzt war, bringt der Vorsitzende die Besprechung der neuen Seemannsordnung in Vorschlag, hierbei wird auf die zu diesem Zweck gewählte Commission hingewiesen, deren Aufgabe es sein soll, sich mit der Angelegenheit zu beschäftigen und die Beschlüsse später dem Verein mitzutheilen; über die Zweckmässigkeit einer solchen Commission herrschten verschiedene Meinungen, nach längerer Debatte einigte man sich, die Vorschläge zur neuen Seemannsordnung sowohl im Plenum als in der Commission zu behandeln. Der II. Vorsitzende, welcher bei der Berathung des Entwurfs der neuen Seemannsordnung als Mitglied thätig war, übernimmt es, die einzelnen Paragraphen zu verlesen und die Mitglieder auf die Abänderungsvorschläge der technischen Commission aufmerksam zu machen. Von einem Mitgliede wird dem II. Vorsitzenden im Namen des Vereins für die Bemühungen gedankt, welcher er sich zum Nutzen des Vereins in dieser Angelegenheit unterzogen hat. Schluss 10 Uhr.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die Versammlung von 25. März war nur mässig besucht. An Eingängen lagen vor, ein Schreiben des Herrn Staatssekretärs des Innern nebst einigen Exemplaren der Beschlüsse der technischen Commission für Seeschiffahrt bezüglich der Abänderung der Seemannsordnung sowie die dazu gehörigen Drucksachen, ein Schreiben der Sociedad cosmopolita de capitanes



Valparaiso nebst Jahresabrechnung und Mitgliederverzeichniss; ein solches des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, aus welchem hervorgeht, dass dort eine gründliche Neugestaltung des Vereins ins Werk gesetzt wird; die Schreiben einiger Mitglieder von hier, Kiel und Greifswald. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass in der Commission eines hohen Senats für die Prüfung der Arbeitsverhältnisse im Hafen in der letzten Woche über das Heuer- und Schlafbaaswesen verhandelt wurde, dass die Verhandlungen nunmehr nach einer gründlichen Besprechung und Beleuchtung der z. Zt. vorliegenden Verhältnisse geschlossen seien und spricht die Ueberzeugung aus, dass die Verhandlungen zu Nutz und Frommen des Seemannsstandes reichen würden. Sodann wurde noch auf einige Aufträge von Rhedereien betr. Besetzung von Steuermannsstellen durch den Verein sowie auf die gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder am 4. April aufmerksam gemacht und hierauf die Verhandlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 31. März 1897.

Es herrscht jetzt einige Nachfrage nach Schiffen für Quebracho von La Plata, und notiren wir für handliche Schiffe 12/6 April, 13.— Juni-Beladung, von Buenos Aires. Getreidefrachten von dieser Richtung nach Europa sind nicht erhältlich, dagegen suchen Befrachter ein Schiff von Rosario mit Getreide nach dem Canal und/oder Valparaiso, wofür man 16/— für einen, 17/3 für zwei Plätze notirt, zu welchen Raten auch schon 1 oder 2 Schiffe befrachtet worden sind, Ende April Cancelling, Weizen und/oder Mais. Salpeterfrachten sind äusserst flau. Getreidefrachten von Californien sind für prompte Beladung äusserst niedrig, und notirt man für diese Sicht von San Francisco 17/9a18/3  $\frac{1}{2}$  direkt, für August-September-Beladung notirt man von San Francisco 26/3a27/6  $\frac{1}{2}$  direkt, und von Portland (O.) für September-Beladung 27/6a28/9 netto für handliche Schiffe. Naval-Stores Befrachter haben wenig Meinung für prompte Räume, dagegen sind sie geneigt, schon jetzt ihren Bedarf für Sommerbeladung zu decken, und ist ihnen mit der Option von La Plata und/oder Australien sehr gedient. — Die übrigen Heimfrachten sind von allen Richtungen ohne Ausnahme sehr gedrückt, Ausfrachten sind einen Schatten flauer.

#### Nachstehend Abschlüsse der Vorwoche:

„Hogburn“ Caleta Buena/Philadelphia od. Newyork 16/3, Salp.  
„Afghanistan“ San Francisco/U. K. H. A. D. 26/3  $\frac{1}{2}$  direkt, Getreide, neue Ernte.  
„Gedrin“ Portland (O.)/U. K. H. A. D. 27/6  $\frac{1}{2}$  direkt, Getreide, neue Ernte.  
„Sam. Mendel“ Puget Sound/Freemantle oder Burrards Inlet 50/— pr. 1000 sup. ft., Lumber.  
„Eaton Hall“ Puget Sound/Port Pirie od. Burrards Inlet 33/9, opt. Melbourne 36/3 pr. 1000 sup. ft., Lumber.  
„Meleto“ Newcastle N.S.W./Iquique od. Pisagua 10/9, Kohlen.  
„Indian Empire“ Newcastle N.S.W./Valparaiso f. o. od. Pisagua range 12/3  $\frac{1}{2}$  6d. direkt, Kohlen.  
„General Gordon“ Newcastle N.S.W./S. Francisco 12/6 f. o., Kohlen.  
„Hanna Heyer“ „/Pisagua 11/—, Kohlen.  
„Vincent“ „/San Francisco 12/3 100, 12/— 150, 11/9 200 T. löschen, Kohlen.  
„St. Monan“ Port Augusta/U. K. Cont. 21/—  $\frac{1}{2}$  6d. direkt, Erz.  
„Corolla“ Albany/U. K. Cont. 32/6 pr. 50 Cbf. Holz.  
„Polly Woodside“ Rosario/Corral und/oder Valparaiso 16/— 1, 17/3 beide Plätze, Getreide.  
„Llewellyn“ Rosario/Corral od. Valparaiso 16/—, Getreide.  
„Mispan“ Jucatan-Küste/C. f. o. U. K. Cont. 28/— 1, 29/— 2, 30/— 3 Ladeplätze,  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  direkt +  $\frac{1}{2}$  Ostsee.

„Glimt“ Mobile oder Pensacola 2/10  $\frac{1}{2}$  Harz, 3/10  $\frac{1}{2}$ , Terpentin.  
opt. Savannah oder Brunswick 2/9 „ 4/— „  
+ 5% Primage.  
„Wandsbeck“ Quebec/Caen und Honfleur Frcs. 60.— Deals.  
Frcs. 70.— Timber.  
„Milverton“ Newyork/Java 20  $\frac{1}{2}$  c. 1, 21  $\frac{1}{2}$  c. 2, 22  $\frac{1}{2}$  c. 3 Plätze, Petroleum.  
„Erle Reed“ 631 T. R., Newyork/Capetown 20/— pr. T. d. w.  
„Hamburg“ 1698 T. R., „ Freemantle/Lanpeam 24000.  
„Glenard“ Newyork od. Philadelphia/Calcutta 18c. pr. Kiste Petrol.  
„County of Pampies“ Newyork od. Philadelphia/Calcutta 18c. „  
„Hawkesbury“ London/Newyork 5/—, Kalk.  
„Tacora“ Cardiff/Mauritius 18/—, Kohlen.  
„British General“ Tyne/Capetown 21/—, Kohlen.  
„Crofton Hall“ Liverpool/Calcutta 15/—, Salz.  
„Gunford“ „ „ 15/—, „  
„Cromartysire“ Cardiff/Hongkong 19/—, option Japan 22/—, Kohlen.  
„Armida“ Cardiff/Sourabaya 17/6, Kohlen.  
„Soleil“ Fredrikstad/Freemantle 82/6 pr. Std. Holz.  
„Montgomeryshire“ Swansea/San Francisco 15/6 100 T., 15/3 150 T., 15/— 200 T. löschen, Kohlen.  
„Peleus“ Hambg. u. Antw./S. Francisco 14/ pr. T. d. w., Stückg.  
„Reine Blanche“ Swansea/San Francisco 15/6 100 T., 15/3 150 T., 15/— 200 T. löschen, Kohlen.  
„Lady Wolsely“ Cardiff/Iquique 15/—, Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 19. März 1897.

Während der letzten Woche machte sich ein bedeutender und ernstlicher Rückgang in der Dampfernachfrage für Maisladungen bemerkbar. Aus diesem Anlass waren die Eigenthümer genöthigt, in einzelnen Fällen eine Reduction der Raten hinzunehmen; ein Dampfer schloss letzte Woche für Dünkirchen mit 3d. per quarter weniger ab, als die Originalcharter lautete, und verschiedene grosse und prompte Boote suchen Beschäftigung, ohne bei den Verschifffern Entgegenkommen zu finden. Dampfer mittlerer Grösse, für volle Maisladung passend, werden auch nicht mehr gesucht, in einzelnen Fällen waren unsere Verleger im Stande, die Verkäufe in die für sie befriedigenden Bedingungen rückgängig zu machen, anstatt die von den Rhedern geforderten Raten zu entrichten. Wir müssen augenblicklich Mangel an Ordres für volle Mais- und Theilladung constatiren, und diejenigen, welche eintreffen, sind ausser Frage und kommen erst bei späterer Beladung in Betracht. Der Bedarf der Holzläfen scheint grösstentheils gedeckt zu sein, während passende Räume reichlich angeboten wird, obgleich die Rheder noch wenig Neigung zeigen, die niedrigen Raten zu acceptiren. — Der Segelschiffmarkt war während der letzten Woche verhältnissmässig ruhig, die Zahl der Frachtenabschlüsse nur gering; trotzdem blieben die Raten fest.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	22 $\frac{1}{2}$ a 23 $\frac{1}{2}$ d.	12/6	10	10a12/6
London, Dpfr.	3d. April.	17/6	12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ d.	17/6	10/	15a17/6
Bristol	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	17/6
Hull	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	15a17/6
Leith	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	3 $\frac{1}{2}$ d.	25/	15/	15a17/6
Hamburg	50 s	1 $\frac{1}{2}$ s	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	15 cts.	12a16c.
Amsterdam	7 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	15 cts.	12a16c.
Copenhagen	3/	23/9	20/	25/
Bordeaux	3/1 $\frac{1}{2}$	35 cents.	30c.	8 s.
Antwerpen	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	50 s May	24c.	20 c.	12c.
Marseille	2/9.	22/6a25/	17/6	20/a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 18c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 9-64d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:					
	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent. Shanghai.
Getr. p. Dpfr.	3/1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3/3	3/1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3/3	2/10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3/3	3/1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3/3	....
Raff. Petrol. per Segel	.....	.....	2/a3'	.....	22c.
Getreide per Dampfer	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	.....
Raff. Petrol. per Segl.	18c.	21c.	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	21c.	.....

## Sprechsaal.

### Luftschiff. \*)

„Die Welt steht im Zeichen des Verkehrs!“ Ueberall ist man bemüht, die Verkehrsbahnen und die Verkehrsmittel zu vervollkommen oder neue ausfindig zu machen. Auch die schwierige Frage nach der Schiffbarmachung des Luftmeeres wird nach wie vor eifrig erwogen. Fast jeder der bekannt gewordenen Flugapparate bietet gewisse Vorzüge.

Ich habe nun schon seit langer Zeit darüber nachgedacht, ob sich nicht ein lenkbares Luftschiff herstellen liesse, welches die verschiedenen Vorzüge der bisherigen Systeme in zweckmässiger Weise vereinigte. Das Ergebniss meiner Arbeiten habe ich in folgendem Entwurf dargelegt. Es wird Sache der Praxis sein, die Brauchbarkeit meines Luftschiffes zu erweisen. Ich bin mir wohl bewusst, dass beim Bau des Luftschiffes hier und da mancherlei Verbesserungen in Frage kommen können, glaube aber, dass alle Hindernisse, die sich etwa ergeben sollten, leicht zu bewältigen sind.

Der Ballon hat die Form eines Bootes. Das Boot wird ganz oder zum Theil (Rippen, Steven und Kiel) aus Aluminium hergestellt und muss so wetterfest und leicht wie möglich sein. Seine Grösse muss derart sein, dass es nach Füllung mit Wasserstoff nahezu das ganze Gewicht des Luftschiffes einschl. Be-

\*) Wenn wir dem nachstehenden Eingesandt Raum geben, so verlassen wir damit das uns zukommende Gebiet des blauen Wassers, glauben dazu aber ausnahmsweise berechtigt zu sein, weil es sich hier ja um den Vorschlag eines Seemannes handelt. Auf die Sache selbst einzugehen, verzichten wir natürlich; da wir den Verkehr in der Luft vorläufig Anderen überlassen müssen. D. R.

mannung und Ausrüstung zu tragen vermag. Der Aufzug und auch die Fortbewegung geschieht mittelst 4 Schrauben. Die beiden oberen können durch Quadranten vertikal und auch horizontal gestellt werden. In der ersteren Lage werden sie zum Heben, in der letzteren zur horizontalen Fortbewegung des Luftschiffes benutzt. Die beiden unteren Schrauben dienen lediglich der Vor- und Rückwärtsbewegung. Die Motore, welche die Schrauben treiben, befinden sich im Vor- und Hintercock oder auch in dem Räume unterhalb des Ballons, dem eigentlichen Kiel des Schiffes. In diesem Räume sind vorne und hinten je ein Steuerruder und seitlich verstellbare Segel angebracht. Gleichzeitig dient der Kiel zum Aufenthalt für die Besatzung des Luftschiffes und zur Aufbewahrung der Ausrüstungsgegenstände. Zum Aufzug richtet man die beiden oberen Schrauben vertikal und setzt sie in Thätigkeit. Dann lässt das Luftschiff mit seiner ganzen Ausrüstung in Folge der Füllung mit Wasserstoff sich nahezu allein zu heben, so ist leicht ersichtlich, dass jederzeit durch die Arbeit der vertikal gestellten Schrauben der Aufzug ohne Schwierigkeit bewerkstelligt werden kann. Hat sich das Luftschiff genügend über dem Erdboden erhoben, dann werden die oberen Schrauben wieder horizontal gelegt und treiben nun in Gemeinschaft mit den beiden unteren Schrauben das Luftschiff vorwärts. Um das Luftschiff in gleichmässigem Fluge zu erhalten und seine Lenkbarkeit zu erhöhen, werden die obengenannten Segel jetzt gerichtet. Soll nach dem Fluge das Schiff landen, so stoppt man die unteren Schrauben und bringt die oberen in die frühere vertikale Lage zurück, lässt sie nach Bedarf langsamer gehen und zieht die Segel ein, worauf das Luftschiff sich senken wird. Ist es nahe der Erdoberfläche angelangt, so lässt man die Motore wieder rascher arbeiten und kann auf diese Weise so sanft wie möglich niederkommen.

Die Vorzüge des geschilderten Luftschiffes sind hiernach:

1. der leichte Aufzug, bedingt durch die Gasfüllung und die vertikal zu stellenden Schrauben;
2. die denkbar rascheste Fortbewegung, welche durch die vereinte Kraft der 4 Schrauben gegeben wird.

H. Bruns, Kapitän.

## Echte Schuppenfarbe

ist das bis jetzt der Neuzeit erwiesene **beste und billigste Rostschutzmittel**, widersteht Hitze und Säure, übertrifft Bleimennige-Anstriche, eignet sich besonders zu Anstrichen von Dampfzylindern, Rohren, Schornsteinen, Ventilatoren, Kohlenbunkern, Laderäumen etc.

**Probeflieferung gratis.**

Alleinverkauf: **HEINRICH CLASEN (Inh. CARL NISSEN) HAMBURG**, Admiralitätsstrasse 52/53.

## JUL S. KERN JR., HAMBURG

Comptoir und Musterlager: Rödingsmarkt 68

liefert nur Maschinen

**J. M. Grob & Co.**

Leipzig-Eutritzsch.

Gas-, Petrol-, Benzin-  
u. Electro-Motoren.

**Dynamos.**  
Transmissionen.

Stehende Motore für jeden Kraftbedarf. Uebernahme completer electrischer Lichtanlagen.



Petroleum- und Benzin-Barkassen

in beliebiger Grösse und Ausstattung und mit  
geringstem Tiefgang.

Umsteuerung mit verstellbaren Flügelschrauben  
seit Jahren bewährte Construction.

**Motoren**

für das

Kleingewerbe, Mühlen,  
Electrische Licht-Anlagen,  
Pumpzwecke etc.

**3000 Motoren bereits im Betrieb.**

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 15.

Hamburg, den 10. April

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Eine brennende Tagesfrage (Schluss). — Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 7. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge (Schluss). — Gerichtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Das Verfahren, durch farbige Litter festzustellen, ob Jemand farbenblind, ist gänzlich zwecklos. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Die Einsicht, dass eine möglichste Gleichgestaltung der seerechtlichen Bestimmungen in allen Ländern im Interesse der gesamten Schifffahrt wünschenswerth sei, scheint sich immer mehr Bahn zu brechen. Nach einer Mittheilung der „Sh. G.“ soll die französische Regierung eine Einladung an Belgien gerichtet haben, sich bei den übrigen Mächten zu vergewissern, ob man es an der Zeit halte, die Frage der gesetzlichen Bestimmungen über Connossemente auf einem Kongresse zu behandeln. Es heisst, dass alle in Frage kommenden Staaten ihr Einverständniss ausgedrückt haben, mit Ausnahme Englands, dessen Bescheid noch aussteht. Dass gerade in Bezug auf die Bestimmungen über Connossemente eine möglichst einheitliche Fassung erwünscht sein muss, ist einleuchtend. Ein Connossement pflegt weit in der Welt herum zu reisen. Wenn das diesbezügliche Gesetz im Verschiffungshafen ein anderes ist als im Bestimmungshafen, und die kontraktlichen Verpflichtungen im Sinne des ersteren ausgelegt werden sollen, so können darum bedenkliche Verwickelungen und Schwierigkeiten entstehen. So erklärt die sog. Harter-Act der Vereinigten Staaten Connossementsclauseln, welche den Rheder von einer Haftung über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus befreien für ungültig, und wie stellt sich dann die Sache,

wenn das Gesetz am Bestimmungsorte, dergleichen Clauseln als rechtsgültig anerkennt? Wenn andererseits erkannt wird, — wie dies unlängst in Frankreich geschehen — dass alle in den Vereinigten Staaten gezeichneten Connossemente im Sinne der Harter-Act. ausgelegt werden sollen, so sind die daraus entstehenden Unzuträglichkeiten nicht minder gross. Es ergibt sich dann, dass in einem und demselben Lande Connossemente einmal in ihrem ganzen Umfang als rechtsgültig anerkannt werden, während sie in einem andern Falle in ihren einzelnen Clauseln beanstandet werden, je nachdem, ob sie in den Vereinigten Staaten oder anderswo gezeichnet sind.

Im Frachtenmarkt scheint ein durch die tatsächlichen Verhältnisse keineswegs berechtigter Pessimismus sich fühlbar zu machen, der sich durch das Bestreben vieler Rheder, auf lange Zeit im Voraus zu verchartern, kundgibt. Zwar ist Derartiges jederzeit von überhängstlichen Schiffseignern geschehen, neuerdings scheint es aber, als ob auch Diejenigen, die sonst dafür bekannt waren, die Raten hochzuhalten, fahnenflüchtig geworden sind und sich der verderblichen Taktik des „fixing a head“ zugewandt haben. Die Furcht, dass die Raten über kurz oder lang zusammenschrumpfen werden, scheint fürs Erste übertrieben. Wenn einige Fahrten auch, wie augenblicklich diejenigen vom Schwarzen Meer, von der Donau und dem Asow'schen Meer, verhält-



nissmässig still liegen, so wird das durch andere Fahrten und einige, die sich jetzt wieder eröffnen, mehr als aufgewogen; als ein Beispiel dafür sei nur angeführt, dass ganz enorme Mengen von Räumte für Zucker nach den Ver. Staaten aufgenommen worden sind, nicht nur von Hamburg, sondern auch von Dünkirchen, auch kamen von Alexandrien und Fiume etc. einige Abschlüsse zu Stande, ja es sollen ebenfalls eine oder zwei Ladungen von Holland, Antwerpen, Liverpool und Glasgow verschifft worden sein. Die Rheder, welche diese Ladungen nach den Ver. Staaten befördern, mögen sich vielleicht versucht fühlen, die Schiffe vor ihrem Abgange für die Rückreise zu verchartern, was unter gewissen Verhältnissen der heimischen Märkte ein weises Verfahren sein mag, im jetzigen Augenblick aber nicht, da die Raten so niedrig sind, dass wenige Rhedereien Dampfer dafür in Ballast laufen lassen könnten oder würden. Eine Concurrenz von leer hinüber gehenden Dampfern ist daher nicht zu fürchten. Ausserdem ist es nicht wahrscheinlich, dass die Ver. Staaten unter den ermuthigenden Aussichten die Getreideeinfuhr einstellen werden. Ferner muss noch mehr Baumwolle ausgeführt werden und es herrscht viel Nachfrage nach Getreideräumte, während der Begehr nach Dampfern für Holz seinen ungeheuren Umfang beibehält, nicht nur von dem Golf, sondern auch von den Häfen von British Nordamerika. Auch die La Plata-Fahrt hat sich enorm entwickelt. Wenn auch die Ernten von Weizen und Leinsaat fehlgeschlagen sind und diejenige von Mais unbefriedigend ausgefallen ist, so werden Vieh und Schafe in einer Zahl, wie sie früher noch nicht vorgekommen ist, zu brillanten Raten ausgeführt, sodass grosse Dampfer, welche zu ca. 18s. für die Ausreise abgeschlossen haben, auch wenn sie das wenige, was sie von Getreide bekommen können, beinahe zu Ballastraten befördern, doch immer noch für die Rundreise einen ziemlich guten Nutzen bringen.

In einer Eingabe an den Reichstag macht der Verein Hamburger Rheder seine Bedenken über den Entwurf des neuen Auswanderergesetzes geltend. „Bei dem Fehlen einer klaren Bestimmung der Begriffe Auswanderer und Auswanderungsunternehmer“, so heisst es in der Denkschrift, „und bei der Unmöglichkeit, aus den bezüglichen Bemerkungen der Begründung eine solche zu construiren, werden sämtliche die Personenbeförderung betreibende Linien und überhaupt Rhedereien, mindestens aber alle diejenigen, mit deren Schiffen, abgesehen von den Kajütpassagieren, mehr als 24 Personen befördert werden sollen (können?) — wenn man die in § 38 gegebene Erklärung des Begriffs „Auswandererschiff“ sinngemäss auch für den Begriff „Auswanderer“ im Sinne des § 1 zur Anwendung bringen wollte, was

allerdings kaum angänglich erscheint und auch wohl kaum der Meinung entspricht —, der Concessionspflicht unterliegen; sie werden gezwungen sein, die Erlaubniss nachzusuchen, um dagegen gesichert zu sein, dass sie nicht gelegentlich wegen unerlaubter Beförderung von Auswanderern in schwere Geld- und Gefängnisstrafen verurtheilt werden. Dieser Zustand ist aber einfach unerträglich. Die Beweglichkeit und der Unternehmungsgeist, gerade für die Rhederei hervorragend wichtige Faktoren, werden gelähmt und unterbunden, wenn für das Unternehmen, für seine Ausdehnung auf neue Gebiete, für das Anlaufen eines neuen Hafens vorgängig die obrigkeitliche Genehmigung eingeholt, wenn mit der Möglichkeit gerechnet werden muss, dass die Genehmigung gelegentlich, und zwar aus den von der Betriebsführung unabhängigen wirthschaftspolitischen Gründen beschränkt oder zurückgenommen werden könne. Es ist dabei ein geringer Trost, dass diese Beschränkungen sich nur auf den Personenverkehr, vielleicht nur auf den Personenverkehr mit Anschluss der Kajütpassagiere, beziehen. Wie die Verhältnisse der Rhederei heute liegen, ist jeder Einnahme-Ausfall von Wichtigkeit; vielleicht kann von dem Personenverkehr, auch abgesehen von dem eigentlichen Auswanderer-Verkehr, die Rentabilität einer Linie abhängen; jedenfalls befinden sich die deutschen Linien, wenn ihnen in dieser Beziehung Beschränkungen auferlegt werden, gegenüber fremden Concurrenzlinien erheblich im Nachtheil. Gerade der Personenverkehr ist, auch abgesehen von der aus ihm zu erzielenden Einnahme, von erheblichen indirekten Nutzen sowohl für die Rhederei, wie für die Förderung der allgemeinen deutschen Interessen. Dies ist noch neuerdings in der Subventions-Vorlage anerkannt worden.

Die mangelhafte Befahrung des Rothen Meeres über die in deutschen nautischen Kreisen schon seit einer Reihe von Jahren lamentirt wird, ist kürzlich auch im britischen Parlament zur Sprache gekommen. Die ägyptische Regierung hat es sich bis jetzt zwar an Versprechungen etwas kosten lassen, aber diese sind im Morgenlande ja ohnehin billig, und der Schifffahrt ist damit nicht geholfen. Besonders die Mocha Shoal ist ein kritischer Punkt, der eine Beleuchtung dringend benöthigt.

Die „Hanseatische Colonisationsgesellschaft m. b. H.“ mit dem Sitze in Hamburg hat sich im Laufe der vorigen Woche konstituiert. Das Stammkapital ist auf 1½ Mill. M. festgesetzt. In den Aufsichtsrath der Gesellschaft wurden gewählt die Herren Dr. jur. Scharlach, Generalconsul C. P. Dollmann, C. Ferd. Laeisz, Director A. Ballin, Herm. Stolte, Hamburg, Director Dr. Wiegand, Geo Plate, Conso

F. Achelis, F. Schütte-Bremen, J. Loewe und Dr. jur. M. Esser-Berlin, Geh. Commerzienrath M. v. Duttonhofer-Rottweil, Rheder Rudolph Wahl-Köln, Oscar Wolff-Walsrode. Zu Geschäftsführern wurden ernannt Herr C. Fabri, Director des Colonisationsvereins von 1849 in Hamburg und — interimistisch — Herr Rechtsanwalt Dr. jur. Lutteroth. Die Hanseatische Colonisationsgesellschaft m. b. H. übernimmt die Activa und die Organisation des Colonisationsvereins von 1849 in Hamburg und wird ihre Arbeit zunächst im Staate Santa Catharina aufnehmen, um von hier aus freier deutscher Colonisation auf diesen zweifellos geeigneten Territorien der Vereinigten Staaten von Brasilien die Wege zu bahnen und derselben mit Rath und That zur Seite zu stehen.

Unter den in Beirut einen regelmässigen Dienst erhaltenden Dampfschiffahrtsgesellschaften tritt demnächst ein neuer mächtiger Konkurrent auf den Schauplatz. Der Norddeutsche Lloyd hat, wie das „Constantinopler Handelsblatt“ mittheilt, beschlossen, seine bisherigen dreiwöchentlichen directen Fahrten zwischen Alexandrien—Neapel—Genua—New York auch auf die palästinischen und südsyrischen Häfen, und zwar vorläufig nur bis Beirut, auszudehnen. Da die Dampfer die Strecke Beirut-Alexandrien in 24 Stunden zurücklegen werden, nach einem ebenso langen Aufenthalte in diesem Hafen, Neapel in drei Tagen erreichen, von dort nach nur wenigen Stunden die Fahrt nach Genua fortsetzen, woselbst sie am sechsten Tage ankommen, so ist damit eine bisher unerreichte schnelle Verbindung mit Europa geschaffen worden. Es ist gar nicht zu zweifeln, dass diese neue Linie mit grösster Regelmässigkeit und Fahrplanmässigkeit betrieben werden wird, da bei dem Norddeutschen Lloyd weder Betrieb noch Leitung an Umfang und Umsicht zu wünschen übrig lassen und nur Schiffe neuester Konstruktion und erster Grösse zur Verwendung kommen. Das neue Unternehmen verfolgt u. A. das Bestreben, den mächtigen Strom der Auswanderer, welcher sich ununterbrochen aus dem Libanon nach Amerika ergiesst und bisher lediglich durch die Schiffe der Messageries Maritimes geleitet wurde, an sich zu ziehen. Ein für Deutschland günstiger Ausgang des bevorstehenden Konkurrenzkampfes lässt sich wohl mit einiger Sicherheit voraussehen, da die französischen Schiffe für die Distanz Beirut-Marseille mindestens 10—11 Tage benöthigen und von dort nicht direkt nach Amerika weiterfahren. Ein grosser Theil der Passagiere von und nach Europa wird gewiss die neue, schnelle und bequeme Verbindung wahrnehmen, und auch der süddeutsche, schweizer und theilweise italienische Waarenverkehr mit Syrien wird sich bald der neuen Linie bedienen. Die dem Oesterreichischen Lloyd

hiermit erwachsende gefährliche Konkurrenz bedarf keiner weiteren Beweisführung.

In ihrem soeben veröffentlichten Bericht über die deutsche Auswanderung sprechen sich die Kommissare für das Auswanderungswesen besonders anerkennend über den Zustand der Schiffe der beiden grossen deutschen Dampfschiffs-Gesellschaften aus. Ihre Seetüchtigkeit ist über allem Zweifel, ihre Sicherheitseinrichtungen sind nach den neuesten Erfahrungen vervollkommenet worden, die Sicherheit der Passagiere und Mannschaft namentlich durch die zahlreichen wasserdichten Abtheilungen und die vorzüglichen Thürverschlüsse der Schiffe weit grösser geworden. Ueber das neue Schiffsmaterial der beiden grossen Gesellschaften sagt auch der Bericht nur Lobendes. Mit besonderer Aufmerksamkeit haben die Kommissare die Ausbildung der Mannschaften in der Handhabung der Schottenverschlüsse, Feuerlösch- und Rettungsapparate und im Rudern beobachtet. Dem Norddeutschen Lloyd konnte bestätigt werden, dass die Besatzungen aller revidirten Schiffe im Sicherheitsdienst ausgebildet sind und dass alle Leute, mit Ausnahme weniger Neuangemusterten, rudern können. Ebenso lässt die Hamburg-Amerika-Linie vor jeder Ausreise und auf See Bootsmanöver abhalten. Boots- und ruderkundige Leute sind für alle Boote in ausreichender Zahl vorhanden, Ruderübungen werden auf allen Schiffen vorgenommen. Das Schottenschliessen und die Feuerlöschmanöver werden regelmässig geübt und im Journal verzeichnet. Zur Kontrolle der Sicherheitseinrichtungen und der Handhabung derselben hat die Hamburg-Amerika-Linie einen besonderen Inspector in der Person eines früheren höheren Marineofficiers bestellt.

Die internationale Nothsignalordnung für Schiffe auf See und die Küstengewässer schreibt als Nothsignale bei Nacht Kanonenschüsse, Flammen von brennenden Theer- oder Oeltonnen, Raketen oder Leuchtkugeln von beliebiger Art und Farbe vor. Der Verordnung wäre, wenn diese Signale nur zu Nothzwecken benutzt würden, gewiss nichts hinzuzufügen. Dass diese Signale aber, trotz des ausdrücklichen Verbots, auch bei anderen Gelegenheiten angewendet werden, beweisen die Missverständnisse, welche selbst in Seemannskreisen über Anwendung der betreffenden Vorschriften herrschen. In drei grossen, mit bedeutendem Menschenverlust verbundenen Katastrophen zeigt sich, wie wenig diese verschiedenen Nothsignale beachtet werden und welche Bedeutung ihnen im allgemeinen zugeschrieben wird: Das englische Schiff „Northfleet“ in den Dungeness Roads durch Collision mit einem anderen Schiff stark beschädigt, brennt um die

Aufmerksamkeit Anderer auf sich zu lenken, verschiedene Raketen und Leuchtkugeln ab. Die Signale werden an Land und von den in der Nähe befindlichen Fischerfahrzeugen gesehen, jedoch für Lootsen- oder Privatsignale gehalten. Unter solchen Umständen war es möglich, dass 294 Menschen mit dem Schiff, angesichts des nahen Landes, in die Tiefe sanken. — Als die „Elbe“ von der „Crathie“ angerannt, wurden, nachdem die Gefahr erkannt, unaufhörlich Nothsignale von ersterer abgefeuert, dem collidirenden Dampfer und den in Sicht befindlichen Fischern die grosse Noth zu melden und um Hilfe zu bitten. Die „Crathie“ nahm, nach Aussagen der Zeugen an, die abgegebenen Signale seien ein Zeichen der Manöverirrefähigkeit der „Elbe“, die Fischer dagegen achteten entweder überhaupt nicht darauf oder schrieben die aufsteigenden Raketen und Leuchtkugeln einer an Bord stattfindenden Festlichkeit zu. — Der zur Niederländischen Gesellschaft gehörige Dampfer „W. A. Scholten“ sank mit 130 Personen bei klarer schöner Nacht, zwei Seemeilen von Dover Pier entfernt. Die vom Schiffe ausgegangenen Signale waren von Bootsleuten am Lande und von Fahrzeugen in der Nähe gesehen, ohne ihnen die gemeinte Bedeutung zuzuschreiben. Der den Kurs kreuzende Postdampfer „Wave“ hätte, nach Aussage des Kapitäns, leicht eingreifen können, wenn er gewusst, dass den gegebenen Signalen diese grosse Bedeutung zu Grunde liege. — Auf welche Weise wäre es möglich, in Zukunft solchen folgenschweren Missverständnissen vorzubeugen, ist wohl die erste und wichtigste Frage. Wir glauben, dass die Einführung eines einzigen, stark auffallenden Signals und nicht verschiedener, dazu beitragen kann, Irrthümer auszuschliessen, besonders, wenn eine hohe Strafe auf das Abbrennen des Signals ausser zu Nothzwecken, gesetzt würde. In der „Shipping Gazette“ wird erwähnt, dass man in englischen Schifffahrtskreisen die Unzuverlässigkeit der jetzigen verschiedenen Nothsignale bei Nacht erkannt hat und bestrebt ist, ein besonders auffallendes und farbiges Licht einzuführen, welches nur zu Nothzwecken benutzt werden soll.

### Eine brennende Tagesfrage.\*

(Schluss.)

Es wird wohl kaum eine Reise durch die Nordsee zurückgelegt, wo dem betreffenden Schiffs-

führer oder Schiffsofficier nicht wegen der vielen Fischerfahrzeuge ein grimmiges Donnerwetter unwillkürlich über die Lippen fährt. Die Sache fängt in der Regel an mit dem Ruf des Ausgucks: „Feuer recht voraus!“ Kurz darauf kommt ein zweites, ein drittes und viertes Feuer. In wenigen Minuten hat dann eine solche Vermehrung der Lichter stattgefunden, dass man glauben könnte, das ganze Meer wäre voraus illuminirt, die alte spanische Armada wäre lichterbronnend im Anzuge. Da bleibt natürlich nichts übrig, als einen, zwei, drei und vier Strich aus dem Wege zu steuern. Aber damit ist die Sache häufig nicht abgemacht. Nachdem man so ein ganzes schwimmendes „Fischerdorf“ glücklich umsteuert hat, beginnt unter dem Warnungsruf des Ausgucks: „Für recht vorut“ der Hexensabbath auf's Neue. Um den Wachhabenden ganz zur Verzweiflung zu bringen, flammt dann auch noch hier und da, manchmal dicht vorn Buge ein Flackerfeuer mit grellem Schein auf. Das sind die Sorglosen, die das Oel sparen oder, einem dummen Jungen allein die Wache überlassend, sich von ihrer harten, anstrengenden Arbeit ausruhen, und plötzlich und jählings aus ihrer beneidenswerthen Ruhe aufgeschreckt werden. Die englischen Segelfischer leisten in dieser sorglosen und glücklichen Verachtung der Gefahr wirklich Erstaunliches; sie haben es sich aber auch selbst zuzuschreiben, wenn sie bei dieser nicht genug zu verurtheilenden Verfahrensart zu Schaden kommen. Solche Zustände herrschen natürlich auf den Fischdampfern nicht, namentlich auf deutschen nicht. Diese Sorglosigkeit und das leichtmüthige Vertrauen auf „gut Glück“ würde natürlich nicht vermindert, wenn generell den Fischern, also auch den Segelfischern ein gesetzmässiges Wegerecht allen andern Schiffen gegenüber zugesprochen würde.

So lange das eben geschilderte Ausweichen einem Dampfer, der an sich ja schon zum Ausweichen den Seglern gegenüber verpflichtet ist, zufällt, mag es noch zu ertragen sein, so schlimm und besorgniserregend die Sache auch schon ist. Fataler aber ist dieses ewige Ausweichen noch für einen beim Winde steuernden Segler, denn dieser muss immer und immer wieder nach Lee abfallen. Auf diese Art wird er oft mehrere Seemeilen vor seinem Course abgetrieben, die er späterhin wieder gegen den Wind aufkreuzen muss. Nicht freiwillig sondern mehr gezwungenermaassen wird der Fischer ausgewichen, um einen Zusammenstoss zu vermeiden, um ihnen ihr Treibnetz nicht zu ruiniren oder dasselbe in die Schraube zu bekommen. Er kann den Seeleuten unter solchen Umständen häufig kaum verdacht werden, wenn ein unwirschiges Donnerwetter über ihre Lippen fährt, insofern sie sehen, wie die Fischer gewissermaassen die ganze Nordsee als ihre in Pacht genommene Arbeitsstätte be-

\* Wir verdanken diesen Artikel einem unserer bewährtesten Mitarbeiter, erlauben uns aber zu bemerken, nicht bis in die kleinsten Details mit ihm einer Meinung zu sein. D. R.



nachten, durch welche sich die Handelsfahrer mit Muth und Noth hindurchwinden und drehen müssen. Dass auch die Fischer manchmal Anlass zu Klagen haben, soll nicht bestritten werden; aber sie sind doch insofern besser daran, als sie gemieden werden.

Es kommt jetzt schon vor, dass sozusagen auf einem Fleck, in einem Umkreise von wenigen Seemeilen achtzig Dampfer mit dem Grundnetz fischen. Sie können sich selbst kaum rühren und wenden. Wo aber ein paar Dampfer fischen, da vermuthen die andern einen guten Fangplatz und bald wimmelt es von Grundnetzfischern. Für Manchen, der mit dem Fischereibetriebe unbekannt ist, mag es erwünscht sein, dass darauf hingewiesen wird, dass nicht hinter dem Fischdampfer herumgesteuert werden darf, ohne befürchten zu müssen, ihm das Netz zu zerreißen, oder es in die Schraube zu bekommen.

Des Nachts kann aber die Sache noch weit schlimmer werden. Auf der grossen Fischerbank z. B. wird hauptsächlich des Nachts gefischt, am Tage ist der Fang ganz gering. Als das neue Scheer-~~netze~~ Geschirr noch nicht eingeführt war, fingen die Fischdampfer dort am Tage gar nichts. Nun haben die Fischdampfer die Gewohnheit, wenn sie einen guten Fangplatz gefunden, eine Boje auszuwerfen und daran des Nachts eine Laterne zu befestigen, so dass gewissermaassen neue Seezeichen auf dem Meere verankert werden. Dadurch wird die ganze Situation noch verwickelter, weil die Bojen vermehrt sind und es schwerer ist, sich zurecht zu finden. Uebrigens machen die Fischer nicht allzu häufig Gebrauch von der Fischer-~~bank~~, denn ein Verlust kommt ihnen auf etwa dreissig Mark zu stehen.

Dass die grosse Menge von Fischerfahrzeugen den freien und sichern Verkehr auf dem Meere sehr hinderlich ist, ist ohne Frage. Allein für das nationale Wohlergehen hat die Seefischerei fast dieselbe Bedeutung wie die Handelsfahrt; jedenfalls lässt sie sich bei uns noch viel kräftiger entwickeln, noch viel deutsches Geld für Seefische ins Ausland geht.

Wenn die Fischdampfer, falls sie als solche besondere Erkennungszeichen zugetheilt erhalten, die englischen Lichter führen (sie ja jetzt schon) ein Wegerecht gegenüber den Handelsdampfern erhalten, könnten sie sich immerhin zufrieden geben. Den Seglern gegenüber muss es aber bei der alten Wohnhaftigkeit bleiben; denn die Beimwinder sind nicht weniger übel daran und bei Stillten und starken Strömungen sind die Segler überhaupt sehr wenig manöverfähig. Dieses ist auch der Fall, wenn sie unter Sturmsegel begedreht liegen. Also zu fischen übriggens die Dampfer nicht. Wollte man sagen, die mit raumem oder günstigem Wind findenden Schiffe sollten ausweichen, so entstände

wieder die Frage, was ist günstiger Wind, bis zu welchen Grenzen gilt er. Das ist eine Frage, die gar nicht allgemein, sondern nur von Fall zu Fall zu entscheiden ist, da jedes Schiff nach seinem Curse und seiner Fahrt, wegen des Schrägsegelns wieder seine besondere Windrichtung hat.

Wenn die Fischdampfer ein absolutes Wegerecht hätten, würden sie sich noch weit mehr, wie es jetzt geschieht, vor den Zugängen zu den Revieren und auf den Hauptfahrtrouten aufhalten, wodurch die Sicherheit des Seeverkehrs aber keineswegs gewinnt. An den Flussmündungen werden häufig die werthvollsten und feineren Fische gefangen. Man denke sich eine Flotte von achtzig und mehr Fischdampfern (wie umfangreich sich die weitere Entwicklung der Seefischerei in Zukunft gestaltet, ist ja nicht vor auszusehen) bei unsichtigem Wetter dicht vor den Zugängen zu den Häfen. Wohin würde denn schliesslich eine derartige Gestaltung der Dinge führen!? Man geht gewiss nicht fehl, wenn man annimmt, es würden dann bald Gesetze in Kraft treten, die es den Fischern untersagten, auf bestimmten Gebieten zu fischen. Das wäre nicht zum Vortheil der Fischerei.

Die Einführung des absoluten Wegerechts könnte nur der erste Schritt zu einer unerwünschten, weil grundlegenden Aenderung des Seestrassenrechts sein. Es müsste alsdann auch eine Regelung der fischenden d. h. arbeitenden Fahrzeuge unter einander eintreten. In welcher Weise diese verwickelte Materie zu erledigen wäre, dürfte zunächst noch nicht einmal in den Grundzügen zu übersehen sein. Denn Segler und Dampfer, Angel-, Treibnetz- und Grundnetzfischer arbeiten alle in besonderer Weise und unter besonderen Bedingungen. Es mag hier noch darauf hingewiesen werden, dass man unter der englischen Küste neuerdings Versuche, über Erwarten günstige Versuche mit einem besonderen Raubfang gemacht hat. Das mit einer kleinen electrischen Maschine versehene Fahrzeug versenkte ein electrisches Glühlicht in das Meer, die Fische kamen haufenweise herbei und das Netz war jedesmal brechend voll. Das geltende Seestrassenrecht würde bei solcher Regelung der Vervollständigung gar nicht fähig sein; neben dem Seestrassenrecht müssten wir ein Seearbeitsrecht, eine wirkliche Arbeitsordnung für das Meer haben. Die Nordsee würde ihre Eigenschaft als völkerverbindende Strasse nach und nach immer mehr einbüßen. Aber the fairway of the high seas muss den Völkern der Erde erhalten bleiben; die Nationen werden nicht einwilligen, dass die grünen Wogen der Nordsee, die ihre Küsten umrauschen, lediglich Arbeitsstätte werden für einen privilegierten Beruf, so sehr dieser auch der Fürsorge und Förderung würdig sein mag.

# Gegenüberstellung der Seemannsordnung vom 27. December 1872 und der von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt in zweiter Lesung beschlossenen Abänderungsvorschläge.

(Schluss.)

**Seemannsordnung.**

Durch die Bestimmung der Ziffer 2 wird die Vorschrift des § 271 des Strafgesetzbuchs nicht berührt.

§ 100. Die Bestimmungen der §§ 81 bis 99 finden auch dann Anwendung, wenn die strafbaren Handlungen ausserhalb des Bundesgebietes begangen sind.

Die Verjährung der Strafverfolgung beginnt in diesem Falle erst mit dem Tage, an welchem das Schiff, dem der Thäter zur Zeit der Begehung angehörte, zuerst ein Seemannsamt erreicht.

§ 106. Im Inlande wird der Streit zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmann, welcher nach der Annusterung über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes entsteht, von dem Seemannsamt unter Vorbehalt des Rechtsweges entschieden. Die Entscheidung des Seemannsamts ist vorläufig vollstreckbar.

§ 108. Ein Exemplar dieses Gesetzes, sowie der für das Schiff über Kost und Logis geltenden Vorschriften (§ 45), muss im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein.

§ 109. Die Anwendung der §§ 5 bis 23 und der §§ 48 bis 52 auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) kann durch Bestimmung der Landesregierungen im Verordnungswege ausgeschlossen werden.

§ 110. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1873 in Kraft. Mit demselben Tage tritt der vierte Theil des fünften Buchs des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs ausser Kraft.

**Abänderungsvorschläge der Technischen Kommission für Seeschifffahrt.**

§ 99. Mit Geldstrafe bis zu einhundert und fünfzig Mark oder mit Haft wird bestraft ein Schiffer, welcher

9) es unterlässt, dem Schiffsmann auf Verlangen ein Heuerbuch einzubändigen oder die vorgeschriebenen Eintragungen in dasselbe zu bewirken (§ 39);

10) in den Fällen des § 82 es unterlässt, den vorgeschriebenen Nachweis dem Seemannsamt einzuliefern.

Durch die Bestimmung der Ziffer 2 wird die Vorschrift des § 271 des Strafgesetzbuchs nicht berührt.

§ 100. Die Bestimmungen der §§ 81 bis 99 finden auch dann Anwendung, wenn die strafbaren Handlungen ausserhalb des Reichsgebiets begangen sind.

Absatz 2 unverändert.

§§ 101, 102, 103, 104, 105 unverändert.

§ 106. Im Inlande wird der Streit zwischen dem Schiffer und dem Schiffsmann, welcher nach der Annusterung über den Antritt oder die Fortsetzung des Dienstes entsteht, von dem Seemannsamt, in dessen Bezirk das Schiff liegt, unter Vorbehalt des Rechtsweges entschieden. Die Entscheidung des Seemannsamts ist vorläufig vollstreckbar.

§ 107 unverändert.

§ 108. Ein Exemplar dieses Gesetzes, der für das Schiff über Kost und Logis geltenden Vorschriften (§ 45) und einer amtlichen Zusammenstellung der Bestimmungen über die Militärverhältnisse der seemännischen und halbseemännischen Bevölkerung (§ 5) muss im Volkslogis zur jederzeitigen Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein.

§ 109. Die Anwendung der §§ 5 bis 23, des § 31 Absatz 2 und der §§ 48 bis 52 auf kleinere Fahrzeuge (Küstenfahrer u. s. w.) kann durch Bestimmung der Landesregierungen im Verordnungswege ausgeschlossen werden.

§ 110. Dieses Gesetz tritt am . . . . . in Kraft. Die von diesem abweichenden Bestimmungen der Seemannsordnung vom 27. December 1872 treten mit demselben Tage ausser Kraft.

§ 111 unverändert.

## Gesetz, betreffend die Verpflichtung deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger Seeleute.

Vom 27. December 1872.

§ 5. Die Entschädigung (§ 1) beträgt, in Ermangelung der Vereinbarung über einen geringeren Satz, für jeden Tag des Aufenthalts an Bord:

- 1) für einen Schiffer, einen Steuermann, einen Arzt, einen Maschinisten oder den Assistenten eines solchen, einen Proviant- oder Zahlmeister einen Thaler auf Segelschiffen und einen und einen halben Thaler auf Dampfschiffen;
- 2) für jeden anderen Seemann einen halben Thaler auf Segelschiffen und zwei Drittel Thaler auf Dampfschiffen.

§ 9. Dieses Gesetz tritt mit dem 1. März 1873 in Kraft. Urkundlich unter Unserer Höchstehändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insignel.

Gegeben Berlin, den 27. December 1872.

(L. S.)

Wilhelm.  
Fürst v. Bismarck.

§§ 1, 2, 3, 4 unverändert.

§ 5. Die Entschädigung (§ 1) beträgt, in Ermangelung der Vereinbarung über einen geringeren Satz, für jeden Tag des Aufenthalts an Bord:

- 1) für einen Schiffer, einen Steuermann, einen Arzt, einen Maschinisten oder den Assistenten eines solchen, einen Proviant- oder Zahlmeister 3 Mark auf Segelschiffen und 6 Mark auf Dampfschiffen;
- 2) für jeden anderen Seemann 1,50 Mark auf Segelschiffen und 3 Mark auf Dampfschiffen.

§§ 6, 7, 8 unverändert.

§ 9. Dieses Gesetz tritt am . . . . . in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchstehändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insignel.

Gegeben.

## Gerichtsentscheidungen.

**Frage, ob ein Dampfer im Sinne der s. g. Harter-Act als nicht genügend ausgerüstet zu erachten ist, wenn sein Kohlenvorrath nicht für die ganze beabsichtigte Reise ausreicht?**

Der klägerische Dampfer „Loch Maree“ ist im Nov. 1894 an Street Brothers in Charleston verchartert für eine Ladung Baumwolle nach Bremen. Der Dampfer ist auf See von der Mannschaft verlassen, weil ihm die Kohlen ausgegangen waren, und demnachst von den Dampfern „Maryland“ und „Jolliffe“ geborgen und nach Belfast eingebracht worden, von dort hat er die Reise nach Bremen fortgesetzt. Beklagte ist Empfängerin einer Partie Baumwolle. Ausweise Connossements ist vereinbart, „that this shipment is subject to all the terms and provisions of, and to all the exemptions from liability contained in the Act of Congress of the United States relating to Navigation of Vessels etc. approved on the 13th day of February 1893“ (s. g. Harter-Act.). Hiernach kann der Schiffseigner sich nicht freizeichnen von der Verpflichtung „to exercise due diligence, properly equip, man, provision, and outfit the vessel, and to make the vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage“, während er, wenn diese Verpflichtung erfüllt ist, nicht verantwortlich ist für Schäden „resulting from faults or errors in navigation or in the management of the vessel etc.“ Die Güter der Beklagten ausgeliefert gegen Sicherheitsleistung durch Rekgarantie für den auf die Güter entfallenden Antheil an Havariegrosse und Bergelohn. Mit der Klage ist beantragt, Feststellung, dass Beklagte verpflichtet sei, die auf die empfangenen Güter entfallenden Beiträge zu den gemeinschaftlichen Kosten des Dampfers „Loch Maree“ in Gemässheit einer ordnungsgemäss aufzumachenden Dispathe zu erstatten. — Das L. G. Bremen hat die Klage abgewiesen, indem es ausführt: das Schiff sei bei Beginn der Reise seetüchtig gewesen, insofern es nicht mit ausreichendem Kohlenvorrath versehen war, das es auf einen Mangel an Sorgfalt des Kapitäns und ersten Maschinisten zurückzuführen, dafür müsse Klägerin aufkommen, es sei nicht due diligence im Sinne der Harter-Act. geübt. — Das O. L. G. I wies am 12. Oct. 1896 die Berufung der Klägerin ab. Gründe: Der Anspruch der Klägerin, von der Beklagten Entstattung des Antheils an Havariegrosse und Bergelohn zu verlangen, welcher auf die aus der „Loch Maree“ empfangenen Güter der Beklagten entfällt, cessirt, wenn die Schäden und Kosten verursacht worden sind durch Verschulden der Klägerin oder durch Umstände, für deren Folgen sie einzustehen hat. Nach Inhalt des Connossements gelten für die Verschiffung der Güter die Bestimmungen der Act of Congress of the United States relating to Navigation etc. vom 13. February 1893, der s. g. Harter-Act, die, soweit sie hier in Betracht kommen, dahin lauten: sec. 2. That it shall not be lawful for any vessel, or owner etc. to insert in any bill of lading any covenant or agreement whereby the obligations of the owner to exercise due diligence, properly equip, man, provision, and outfit the vessel, and to make it seaworthy and capable of performing her intended voyage — shall in any wise be lessened, weakened or avoided. sec. 3. That if the owner shall exercise due diligence to make the vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped, and supplied, neither the vessel her owner etc. shall be held responsible for damage resulting from faults or errors in navigation or in the management of the vessel.

Die Feststellungen des L. G., dass die „Loch Maree“ mit genügendem Kohlenvorrath für die Reise von Charleston nach Bremen versehen gewesen sei und dass den Kapitän und ersten Maschinisten deswegen der Vorwurf der Vernachlässigung hinlänglicher Sorgfalt treffe, sind von der Klägerin in der Berufungsverhandlung ausdrücklich als zutreffend anerkannt. Es bedarf deshalb keines weiteren Eingehens auf diese Fragen, es auch das Berufungsgericht im Resultat gleich beurtheilt, da

insoweit Einverständniss der Parteien besteht. Ganz unbegründet ist es, wenn Klägerin auch jetzt wieder geltend macht, es sei nicht erforderlich gewesen, dass die „Loch Maree“, um als seetüchtig und gehörig ausgerüstet zu gelten, Kohlen für die ganze Reise von Charleston bis Bremen an Bord haben musste, weil sie einen Zwischenhafen, z. B. auf den Azoren, anlaufen und dort ihren Kohlenvorrath ergänzen konnte. Das Schiff musste ausgerüstet und in den Stand gesetzt sein, um die beabsichtigte Reise nach Bremen auszuführen, „capable of performing the intended voyage“, um das mit Sicherheit zu können und für diese Reise seetüchtig zu sein, genügte es nicht, dass die Kohlen ausgereicht hätten für eine gar nicht beabsichtigte Reise nach irgend einem, überdies ausserhalb der Route liegenden Zwischenhafen. Thatsächlich ist ja auch ein solcher Zwischen- oder Nothhafen nicht angelaufen worden. Das Unterlassen dieser Massregel — sei es, weil Maschinist und Kapitän den Kohlenmangel zu spät wahrgenommen haben, sei es, weil sie hofften, mit den vorhandenen Kohlen den Kanal noch erreichen zu können — bezeichnet Klägerin als faults in navigation or in the management of the vessel, für welche sie nicht verantwortlich sei. Allein zutreffend hat das L. G. darauf hingewiesen, dass der Kausalzusammenhang zwischen der von der Klägerin zu vertretenden Seeuntüchtigkeit und dem entstandenen Schaden dadurch nicht aufgehoben werde, dass später auch errors and faults in the management of the ship begangen worden sind, deren Vermeidung die schädlichen Folgen mangelhafter Ausrüstung gemindert haben würde, und ferner dass nach den Bestimmungen der Harter-Act sec. 3 die Befreiung des Rheders von den Folgen begangener Fehler in the management of the ship, zur Voraussetzung habe, dass der Rheder seiner Pflicht genügt habe, das Schiff in seetüchtigem Zustande und gehörig ausgerüstet zu stellen.

Damit erledigt sich auch die von der Klägerin in der Berufungs-Verhandlung wiederum aufgeworfene Frage, ob nicht die unzureichende Versorgung mit Kohlen als Fehler des Kapitäns und Maschinisten „in the management of the vessel“ anzusehen sei. Uebrigens gehört nach dem klaren Wortlaut der Harter-Act zu der Verpflichtung des Rheders, das Schiff auszurüsten und in jeder Beziehung für die bevorstehende Reise seetüchtig zu machen (to make the vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped, and supplied), unzweifelhaft die Beschaffung eines genügenden Kohlenvorraths, und folglich können die hierbei begangenen Fehler nicht faults and errors in the management of the ship sein, für die der Rheder im Gegensatz zu, den ihm obliegenden Pflichten nicht haftet. Da die Seeuntüchtigkeit der „Loch Maree“ bei Abgang aus Charleston in Folge der vom Kapitän und Maschinisten verschuldeten ungenügenden Ausrüstung des Schiffs mit Kohlen erwiesen ist, so kann es sich nur noch fragen, ob die Klägerin, wie sie behauptet, ihre Verpflichtung erfüllt und soviel an ihr liegt due diligence im Sinne der Harter-Act aufgewendet hat, um das Schiff seetüchtig zu machen, mit anderen Worten, ob sie nur für eine von ihr persönlich begangene Nachlässigkeit haftet, oder ob sie das Verschulden des Kapitäns und Maschinisten bei Ausrüstung des Schiffs zu vertreten hat. Klägerin hat zur Begründung ihrer Auslegung der Harter-Act auf das vor derselben geltende amerikanische Recht, insbesondere auf das die Haftpflicht des Rheders betreffende Statut von 1851 zurückgegriffen und daraus geschlossen, dass der Verfrachter der ihm nach der Harter-Act obliegenden Verpflichtung genügt habe, wenn er persönlich due diligence geübt, wenn er also im vorliegenden Falle vertrauenswürdige Leute mit der Ausrüstung des Schiffs, die er selbst nicht überwachen konnte, beauftragt habe, und wenn ihm mithin keine culpa in eligendo zu Last falle. Dem kann nicht beigeprägt werden.

Vor dem Statut von 1851 haftete nach amerikanischem Recht der Rheder dem Ladungsinteressenten unbeschränkt für Verlust und Beschädigung der Ladung, ausgenommen wenn



verursacht by act of God or public enemy. Durch das Statut von 1851 (sec. 4282 und 83 of the Revised Statutes of the United States) wurde die Haftung beschränkt auf Schiff und Fracht in allen Fällen, sofern der Schaden verursacht war „by acts done without privity or knowledge“ des Rheders. Ausserdem sollte in dem speciellen Falle, dass der Schaden durch Feuer herbeigeführt war, die Haftung vollständig cessiren „unless such fire is caused by the design or neglect of the owner“. Nun kann der Klägerin zugegeben werden, dass die Worte „without privity or knowledge“ darauf zu deuten scheinen, dass ein persönliches Verschulden des Verfrachters vorausgesetzt wurde und dass hiernach ein Verschulden des manager, agent, master etc. dem owner nicht imputirt werden konnte, obgleich auch das nicht unstreitig ist und es an Stimmen nicht gefehlt hat, welche die Stellung eines seetüchtigen Schiffes unter allen Umständen als stillschweigende Voraussetzung ansehen und folglich Seeuntüchtigkeit und schlechte Ausrüstung stets für ein persönliches Verschulden des owner halten, der mithin bei dadurch hervorgerufenen Schäden seine Haftung auch nicht auf Schiff und Fracht beschränken kann (zu vgl. Wheeler „the modern law of carriers“ S. 31 ff.)

Allein hier handelt es sich nicht darum, ob Klägerin unbeschränkt oder nur mit Schiff und Fracht haftet, sondern darum, inwieweit Klägerin nach der Congress-Act von 1893 verpflichtet war, ein seetüchtiges und gehörig ausgerüstetes Schiff zu stellen und ob sie den bezüglichen Verpflichtungen genügt hat. Nach dem Statut von 1851 blieb der Rheder, abgesehen natürlich von vertragsmässigen Modifikationen, mit Schiff und Fracht verhaftet für alle Schäden, einerlei wodurch sie verursacht waren, insbesondere also auch für Schäden in Folge von Seeuntüchtigkeit des Schiffes, mochten sie verschuldet oder unverschuldet sein. Das konnte unter Umständen zu Härten führen, im Falle der Seeuntüchtigkeit namentlich dann, wenn es sich um verborgene Mängel handelte, die selbst bei Anwendung grösster Sorgfalt nicht zu entdecken waren. Hier greift die Harter-Act von 1893 ein, indem sie bestimmt, dass der Rheder due diligence anwenden muss, um ein in jeder Beziehung für die bevorstehende Reise seetüchtiges Schiff zu stellen und dass er sich von dieser Verpflichtung nicht freizeichnen kann, dass im Uebrigen aber, wenn dieser Verpflichtung genügt ist, er von der Haftung für Fehler in the navigation and management of the vessel befreit sein soll. Hierdurch wird das bisherige Recht, soweit es hier in Frage kommt, gemildert, insofern der Verfrachter nicht unbedingt für Seetüchtigkeit des Schiffes einzustehen hat, sondern nur wenn die schuldige Sorgfalt bei Ausrüstung des Schiffes ausser Acht gelassen ist. Dass er aber Nachlässigkeiten derjenigen Personen, welche er mit der Ausrüstung betraut hat, nicht zu vertreten habe, lässt sich aus dem Wortlaut der betreffenden Bestimmungen nicht entnehmen. Die Verpflichtung des Rheders für gehörige Ausrüstung des Schiffers zu sorgen, ist ein allgemein anerkannter Grundsatz des Seerechts und stillschweigende Voraussetzung jedes Frachtvertrages, Fehler und Nachlässigkeiten, die hierbei begangen werden und Schäden zur Folge haben, sind Fehler des Rheders selbst und von ihm zu vertreten. Der Rheder persönlich ist, selbst wenn bei Anwesenheit im Abgangshafen des Schiffes, in den seltensten Fällen in der Lage, die Ausrüstung des Schiffes in allen Theilen zu überwachen und die Seetüchtigkeit zu beurtheilen, wenn deshalb seine Verantwortlichkeit nicht jede Bedeutung verlieren soll, so muss er für die Anstellung zuverlässiger Leute sorgen und folglich auch für die Zuverlässigkeit derselben eintreten. Dass an diesen Grundsätzen durch die Congress-Acte von 1893 etwas geändert und der Rheder von der Haftung für Nachlässigkeit seiner Angestellten bei Ausrüstung des Schiffes befreit werden sollte, ist nicht anzunehmen.

Da, wie oben dargelegt, das Verschulden des Kapitäns und Maschinisten erwiesen und mithin die der Klägerin obliegende

Verpflichtung nicht erfüllt ist, so kann Klägerin auch für den dadurch verursachten Schaden von den Ladungsinteressenten keine Vergütung fordern. (H. G.-Z.)

## Vermischtes.

Die englische Dock-Company in London hat, trotz der ungeheuren Kosten, welche zum Ausbaggern und Repariren des West-India-Docks in London nothwendig waren, ein unerhörtes Fiasco erlitten. Der Ausdruck „new deep-water dock“, welcher so gern von den Unternehmern und Interessenten des Docks gebraucht wird, scheint doch etwas übertrieben zu sein, denn nach den Mittheilungen des „Fairplay“ machen die dortigen Seelente, wenn die Sprache auf das neue „Tiefwasser“-Dock kommt, sehr hämische Bemerkungen, welche auch begründet zu sein scheinen. Thatsache ist, dass der Dampfer „Narung“ im Dock festkam, bei den Abbringungsversuchen zwei Warpanker mit Leisen brach und, nachdem alle Versuche erfolglos blieben, seine Ladung in Leichtern löschen musste. Da das Schiff beladen 25' tief geht, kann beim Ausgehen aus London die Ladung nur zum Theil im Dock eingenommen werden, während der Rest mit Leichtern nach Graves End gebracht und dann in das Schiff verladen wird. Ein anderer Fall ist der Dampfer „Devon“, welcher drei Tage im Mutt festsass, dem es aber schliesslich mit Hilfe seiner Maschine gelang, flott zu werden. Die Ereignisse sind nicht dazu angethan, den guten Ruf der Londoner Docks erfolgreich zu verbreiten.

Die in England während des letzten Jahres stattgefundenen Schiffsverluste durch Feuer, Collision, Strandung usw. betrafen 984 Schiffe mit 708 459 Tons Rauminhalt, gegen 1237 Schiffe mit 806 278 Tons des Vorjahres. Diese Verluste, in Procenten für England sowie für die hauptsächlichsten handeltreibenden Nationen ausgedrückt, ergeben folgende Zahlen: 2,31 pro hundert Tons für England, 5,96 für Norwegen, 4,2 für Italien, 3,7 für Schweden, 3,44 für Oesterreich-Ungarn, 3,10 für Vereinigte Staaten von Nordamerika, 2,63 für Spanien, 2,6 für Holland, 2,14 für Russland, 2,13 für Dänemark, 1,8 für Frankreich und 1,35 für Deutschland. Es ist eine angenehme Genugthuung, bei der deutschen Handelsmarine die wenigsten Verluste verzeichnet zu sehen.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilungen der Kieler Firma Sartori & Berger haben 339 Schiffe (160 Dampfer und 179 Segler) während des Monats März den Kaiser Wilhelm-Kanal passiert. Die deutsche Flagge ist mit 284 Schiffen, die skandinavische mit 48, die holländische mit 5, die englische mit 2 Schiffen vertreten.

Die Ostasiatische Compagnie, die neue grosse Handelsgesellschaft, deren Gründung bereits vor ca. 2 Monaten als bevorstehend gemeldet wurde, hat sich Mitte des vorigen Monats in einer abgehaltenen Versammlung constituirt. Der über die Geschäftsthätigkeit entworfene Plan deckt sich vollständig mit dem bereits früher hierüber Gesagten, nämlich Handel, Schifffahrt und industrielle Thätigkeit zwischen Dänemark und Ostasien ins Leben zu rufen und zu fördern. Zunächst liegt die Absicht vor, sieben Dampfer zu bauen, und zwar drei von je ca. 6000 T. Tragfähigkeit, bestimmt für lange Fahrt, und vier kleinere für die Küstenfahrt in den asiatischen Gewässern. Die Dampfergesellschaft wird den Namen „The East-Asian Company Ltd.“ führen.

Die Classificationsgesellschaft „Bureau Veritas“ veröffentlichte die im Monat Februar stattgefundenen Seeschäden aller Nationen. Wir entnehmen daraus das Folgende: Verlorene Segelschiffe: 9 amerikanische, 8 britische, 4 dänische, 6 französische.

2 deutsche, 10 norwegische, 1 schwedisches, im Ganzen 40. Verlorene Dampfer: 11 britische, 1 dänischer, 1 französischer, 2 deutsche, 2 norwegische, 2 spanische, 1 schwedischer, im Ganzen 20. In dieser angeführten Anzahl sind 6 vermisste Segelschiffe und 3 Dampfer einbegriffen. Ursache der Verluste, a. bei Segelschiffen: 18 gestrandet, 8 verlassen, 6 con-demnirt, 6 vermisst, 2 collidirt; b. Dampfer: 13 gestrandet, 1 collidirt, 3 con-demnirt, 3 vermisst. Vom 21. Februar bis 20. März wurden 252 Schiffe von den Vertretern der Gesellschaft besichtigt und classificirt, darunter sind 86 Dampfer und 166 Segelschiffe.

## Kleine Mittheilungen.

Das Fahrwasser vom Newyorker Hafen bis zu den „Narrows“ ist erheblich ausgebaggert und auf eine durchschnittliche Tiefe von 35 Fuss gebracht worden, in einer Ausdehnung von 1000 fm. Die Kosten veranschlagt man auf ca. 7 Millionen  $\mathcal{A}$ .

Die Deutsche Ost-Africa-Linie hat die Absicht, für das ver-gangene Jahr eine Dividende von 6%, die Niederland-Ameri-kanische Dampfschiffahrtsgesellschaft 7%, die Hamburger Packet-Gesellschaft 5%, die Deutsche Levante Linie 4%, die Canal-Linie 2½% zu zahlen.

Die „Teutonia“ der Hamburg-Amerika-Linie ist in den Besitz der Firma Rob. M. Sloman jun. übergegangen und hat den Namen „Spezia“ erhalten.

Es wird beabsichtigt, in Marseille ein Seemannshaus und ein staatliches Heuerbureau einzurichten.

## Das Verfahren, durch farbige Lichter festzustellen, ob Jemand farbenblind, ist gänzlich zwecklos.

Auf dem jüngst in Berlin abgehaltenen Vereinstago des Deutschen Nautischen Vereins ist gelegentlich der Besprechung der Untersuchung der Seeleute auf Farbenblindheit auch der Vorschlag gemacht worden: „Für die möglichst gleichmässig zu bewerkstelligende Untersuchung auf Farbenblindheit ist die Beurtheilung durch farbige Laternen entscheidend. Das Holmgreen'sche Bündel-Verfahren kann nur als Hilfsmittel dienen.“ Auf Grund der früher gemachten Erfahrungen ist Schreiber dieses in der Lage, das Bestimmteste zu erklären, dass dies Verfahren absolut keine Sicherheit dafür bietet, ob der zu Untersuchende ein gutes Sehvermögen besitzt. Der Fall, bei welchem ich es war, ist folgender: ein Stenermann, der sich für den Ein-tritt in die Schifferklasse gemeldet, wurde bei der Unter-suchung als „grünblind“ befunden. Nach Ablauf von etwa zwei Jahren meldete er sich zu einer zweiten Untersuchung. Während dieser Zeit hatte er sich von den Kapitänen, bei welchen er gefahren, Bescheinigungen darüber ausstellen lassen, dass er die Lichter der Positionslaternen, roth und grün, leicht zu unterscheiden im Stande sei. Mit Rücksicht darauf, dass er es zu gestatten, dass er auch auf Laternen geprüft wurde, was ihm gerne gewährt wurde. Zunächst wurde, je-doch unter Zuziehung eines Arztes, wie vorgeschrieben, das Holm-green'sche Verfahren angewendet, welches als Resultat wieder-um „grünblind“ ergab. Darauf wurde das Verfahren mit den farbigen Laternen vorgenommen. Hierbei gab der zu Prüfende die Antworten stets prompt und in jeder Beziehung correct an, un-terchiedet die Laternen unter Anleitung des Arztes in allen

möglichen Variationen gewechselt wurden. Die Commission war erstaunt darüber und konnte nicht begreifen, was der Grund hiervon sei. Mir (ich gehörte nicht zu der Commission) wurde die Sache aber bei einigem Nachdenken ganz von selbst klar: Wurde die Laterne mit rothem Licht gezeigt, so ant-wortete derselbe selbstverständlich: „roth!“; ebenso richtig ant-wortete er auch beim Zeigen der grünen Laterne; in diesem Falle sah er überhaupt kein Licht, denn er war ja grünblind und durfte daher ganz in derselben Weise antworten: „grün!“ Genau so wird er es auch auf See gemacht haben, wenn der Kapitän ihn fragte: „Steuermann was ist das für ein Licht, das dort gesehen wird?“ Sah er kein Licht, so antwortete er prompt: „grün!“ das rothe Licht konnte er ja sehen. So wird es gemacht. Bei dem Holmgreen'schen Verfahren sind solche Täuschungen aber ausgeschlossen. W. Döring.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 5. April. An Eingängen sind zu verzeichnen: Eine Broschüre „Sicherheits- und Rettungswesen auf See“ von Ingenieur Wilhelm Gentsch; eine Druckschrift des Vereins der Hamburger Rheder an den Reichstag, welche sich gegen den Entwurf des Gesetzes über das Auswandererwesen wendet. Zur Aufnahme in den Verein wird ein Herr vorgeschlagen und dann zur Tagesordnung „Besprechung der neuen See-mannsordnung“ übergegangen. Die Abänderungsvorschläge der Technischen Commission zum § 31 werden vom Vorsitzenden verlesen und zur Debatte gestellt. Herr Pickhard, im Namen des Vereins deutscher Seesteuerleute, spricht sich für folgende Abänderungen aus: 1. Wenn das Schiff in einem Hafen liegt, so ist der Schiffsmann nur in dringenden Fällen schuldig, länger als 10 Stunden täglich zu arbeiten. Wachzeit gilt als Arbeitszeit. 2. Den Schiffsofficiern ist, sofern das Schiff, während der Reise, in einem Hafen liegt wenn deren weniger als drei an Bord sind, eine Mindestrubezeit von 8 Stunden innerhalb 24 Stunden zu gewähren. 3. Die Eintheilung der täglichen Arbeitszeit im Hafen bleibt dem Ermessen des Schiffers oder seines Stellvertreters überlassen. 4. Für Sonn-tagsgarbit und Arbeit über 10 Stunden hinaus findet eine Extravergütung statt, deren Höhe in der Musterrolle zu be-merken ist. Der Schiffsmann ist zu diesen Arbeiten verpflich-tet. 5. Auf See löst eine Wache die andere ab und darf die abgelöste Wache nur in dringenden Fällen noch zu Schiffs-arbeiten herangezogen werden. 6. Schiffsofficiere lösen sich, sofern deren drei oder mehr für jede Kategorie an Bord sind, in drei Wachen ab. Nach längerer lebhafter Debatte werden die Absätze 2 und 5 angenommen, im Uebrigen die Abände-rungsvorschläge der Technischen Commission zu § 31 beibe-halten. Nächste T.-O.: Weitere Besprechung der neuen See-mannsordnung.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 7. März. Folgende Eingänge waren zu ver-zeichnen: Eine Broschüre über Rettungs- und Sicherheitswesen auf See von Wilhelm Gentsch; zwei Schreiben aus Bremer-haven, vom Seeschifferverein „Weser“ und der dortigen Fischereigesellschaft, in welchen der Verein ersucht wird, der englischen „National seafishery protection association“, die am 8. d. M. in einer Versammlung die Wegerechtsfrage der Fisch-dampfer behandelt, die über diesen Punkt gefassten Beschlüsse mitzuthellen; der Vorsitzende hat die Stellungnahme des Ver-eins zu dieser Frage der englischen Seeschiffervereinigung über-mittelt. Auf den schon früher besprochenen Fall „Schiffswertt“ wird vom Vorsitzenden noch einmal Bezug ge-nommen und ein Brief des Rheders der „Branksome-Hall“.

welche die Mannschaft der „Schiffswerft“ geborgen, an die Flensburger Rhederei verlesen, in welchem der Erstere für die Rettung der Schiffbrüchigen ein hohes Bergungsgeld beansprucht; der Verein tadelt in missbilligender Weise das unfaire Vorgehen der englischen Rhederei. Ein Commissionsmitglied theilt mit, dass die Besprechungen über die neue Seemannsordnung in der Commission einer schnellen Erledigung entgegen gehen. Der § 31 der Seemannsordnung wurde noch einmal im Plenum in die Debatte gezogen.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der statutenmässigen General-Versammlung, welche gut besucht war, wurden zunächst 13 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. Hierauf wurde über die Eingänge verhandelt; an solchen lagen vor: das erste Rundschreiben vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins, Herrn Geheimrath Sartori-Kiel; ein Schreiben des Vereins Pommerischer Seesteuerleute zu Stettin, in welchem in Aussicht gestellt wird, dass der Verein im kommenden Winter ebenfalls sich dem Verbands Deutscher Seesteuerleute anschliessen werde; ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser; solche von Mitgliedern aus Matupi, Aurich, Iquique und Leer; die Austrittserklärung eines Herrn. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass dem Verein in diesem Semester schon ein zweites allgemein beliebtes Mitglied, Herr A. E. Gyrsting, durch den Tod entrissen sei; die Versammlung ehrte das Andenken desselben durch Erheben von den Sitzen. Es erfolgte hierauf der Bericht des Cassirers über den Cassenabschluss des ersten Quartals d. J.; aus demselben war zu ersehen, dass das Vereinsvermögen wiederum in bedeutendem Maasse gestiegen sei und konnte der Abschluss als ein äusserst günstiger bezeichnet werden. Verhandelt wurde sodann über eine vom Verwaltungsrathe beantragte Ausführungsbestimmung zu § 2 des Statuts der Effectenversicherung auf Gegenseitigkeit, welcher einen Zweifel darüber zulässt, ob ein Mitglied auch ohne Leistung der einmaligen Zahlung zum Versicherungsfonds nicht gleichwohl berechtigt sei, Forderungen an den Verein geltend zu machen. Die General-Versammlung entschied fast einstimmig dahin, dass ein jedes Mitglied erst dann in den Genuss der Rechte der Versicherung treten solle, nachdem es den ihm aus § 5 erwachsenden Verpflichtungen gerecht geworden sei. Da die vorgerückte Stunde eine weitere Verhandlung nicht gestattete, die Tagesordnung aber nicht erschöpft war, so wurde zu Donnerstag, den 8. d. M. eine ausserordentliche General-Versammlung anberaumt. Hierauf wurde noch auf die am 4. d. M. stattfindende gemüthliche Zusammenkunft hingewiesen und die Versammlung dann geschlossen.

Dem Geschäftsbericht des Vereins deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona, über das zweite Halbjahr 1896, entnehmen wir das Folgende: Im vergangenen Halbjahre ist ein grosser Theil jener Hoffnungen erfüllt worden, die diejenigen Mitglieder, welche allezeit ein reges Interesse für den Verein hegten, an dasselbe geknüpft hatten. Die Thätigkeit des Vereins ist im Allgemeinen weniger darauf gerichtet gewesen, sich weiter auszubreiten und weitere Erfolge nach aussen hin zu erzielen, als vielmehr, die inneren Verhältnisse zu ordnen, das Kasswesen auf das Genaueste zu regeln und dasselbe für die geplante und beschlossene „Versicherung der Effecten der Mitglieder auf Gegenseitigkeit“ vorzubereiten, wie überhaupt eine sichere Grundlage für das fernere Blühen und Gedeihen des Vereins zu schaffen. In diesen Bestrebungen wurden Verwaltungsrath und Vorsitzender in dankenswerther Weise durch eine immer mehr sich ausbreitende Korrespondenz der abwesenden Mitglieder mit dem Vereine, die manche Fingerzeige brachte, unterstützt; zudem bekundet diese zunehmende Korrespondenz, dass die Mitglieder immer mehr den Verein als

Das ansehen, was derselbe zu sein bezweckt, als den Vertreter ihrer Interessen bei ihrer Abwesenheit. Hier ist auch die stetige Zunahme von Fälden zu bemerken, in welchen Mitglieder ihre Beiträge durch die Post von aussen her einsenden, was als ein Zeichen dafür angesehen werden kann, dass die Mitglieder in immer grösserer Anzahl den Wunsch hegen, ihre Verpflichtungen dem Vereine gegenüber prompt gerecht zu werden. So konnte denn auch ein verhältnissmässig sehr günstiger Jahres-Kassenabschluss erzielt werden. Andersseits mussten jedoch wieder verschiedene Herren wegen Nichtzahlung der Beiträge gestrichen und mehrere gerichtliche Klagen gegen frühere Mitglieder anhängig gemacht werden, durch welche jedoch, mit Ausnahme von zweien, die z. Z. noch nicht entschieden wurden, ein obsiegendes Urtheil und in der Folge eine Zahlungsleistung erlangt wurde. Im Allgemeinen darf man jedoch wohl die Hoffnung aussprechen, dass die letzteren Fälle seltener werden und bald überall nicht mehr vorkommen dürften. Am 1. Juli 1896 zählte der Verein 604 Mitglieder, hiervon sind ausgetreten II. Halbjahr 1896 12; gestrichen wegen Nichtzahlung der Beiträge 12; ausgeschlossen 1; aufgenommen 61. Der Verein zählte am 1. Januar 1897 640 Mitglieder. Im vergangenen Halbjahre wurden durch Vermittlung des Vereins 17 Stellen besetzt, so dass am 1. Januar 1897 im Ganzen 89 Mitgliedern Beschäftigung nachgewiesen werden konnte. Der Unterstützungskasse konnten in diesem Zeitraume  $\text{M} 106,50$  § an Vermittlungsgebühren überwiesen werden, wogegen sich die Restanten noch auf  $\text{M} 78,40$  § belaufen. Wir weisen darauf hin, dass diese Gebühren, wie schon oben gesagt, dazu bestimmt sind, dermaleinst hilfsbedürftigen Mitgliedern resp. deren Wittwen und Waisen zu Gute zu kommen, und ersuchen daher die betr. Mitglieder, diese Restanten baldmöglichst an die Vereinskasse einzahlen zu wollen. Nachdem am Anfange des Halbjahres die Verfassung des Vereins durch die Beschlüsse der General-Versammlungen vom 9. und 16. Juli abgeändert war, trat der Verwaltungsrath am 21. Juli in die erste seiner am Dienstag jeder Woche stattfindenden regelmässigen Sitzungen ein. Aufgabe war zunächst die zu der geplanten Effectenversicherung der Mitglieder auf Gegenseitigkeit von Mitgliedern und Freunden des Vereins gemachten Abänderungsvorschläge zu prüfen und wurde der vom Verwaltungsrathe abgeänderte Entwurf in den General-Versammlungen vom 30. Juli und 6. August fast einstimmig angenommen. Die General-Versammlung vom 7. Januar beschloss sodann im Interesse dieser Sache, die einmaligen Zahlungen zum Versicherungsfonds als fällig zu erklären, um auf diese Weise eine möglichst frühzeitige Schaffung eines ausreichenden Fonds herbeizuführen und zu veranlassen, dass die Mitglieder bereits vor dem 1. Juli d. J. der Versicherung beitreten möchten. Dass dieselbe bei den Mitgliedern grossen Anklang findet, beweist die Thatsache, dass am 1. Januar d. J. bereits mehr als 160 Mitglieder beigetreten waren, sodass auf eine erfolgreiche Entwicklung dieses für den Verein so erwünschten Unternehmens gehofft werden darf. Den im ersten Halbjahre 1896 erfolgten Auszahlungen von  $\text{M} 200$  an drei Mitglieder schloss sich in Folge des Verlustes des Dampfers „Pentaur“ eine vierte an. Es sind also im verflossenen Jahre im Ganzen vier solcher Auszahlungen erfolgt; wir ersuchen die verehrlichen Mitglieder, die entsprechenden Extra-Beiträge baldmöglichst an die Vereinskasse einzuzahlen. Im verflossenen Halbjahre ist von vielen Mitgliedern Klage darüber geführt worden, dass die halbjährlichen Berichte ihnen nicht zugesandt wurden. Wir stellen dem gegenüber fest, dass die Berichte an jedes Mitglied gesandt wurden und dass Alles aufgebracht ist, um einen sicheren Empfang zu gewährleisten. Bedauerlicherweise lassen jedoch viele Mitglieder die Bestimmung des § 20 (An- und Abmeldung) völlig ausser Acht, sodass man im Vereine über den Aufenthaltsort derselben zeitweise nicht unterrichtet ist. Für viele solche Mitglieder wurden die Be-



## New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye &amp; Co.

New-York, den 26. März 1897.

Die abnehmende Tendenz für Dampferfrachten in Getreide, auf welche wir im letzten Bericht hinwiesen, hat aufgehoben, sodass wir für nahebei oder weiter entfernt befindliche grosse Dampfer nicht über 2s. 0d. von den nördlichen Häfen zu ausgesuchten im vereinten Königreich oder dem Continent, mit dem Vorrecht von Stückgut-Ladung notiren können; 2s. 7½ d. und 2s. 10½ d. je nach der Grösse nach Dänemark und baltischen Häfen und von 2s. 9d. bis 2s. 10½ d. für mittelgrosse Boote nach Cork f. O. Obgleich augenblicklich die Angebote von Dampfern die bezügliche Nachfrage überschreiten, glauben wir nicht, dass die „shorts“ in diesem Monat und April so zahlreich eintreten werden wie im Januar und Februar. Es zeigt sich einiges Verlangen nach Kistenöl und Stückgut nach dem fernen Osten, eine Ladung der ersteren Sorte ist nach Shanghai für 34c. zu Stande gekommen, Charterer wollen jedoch nicht über 33c. für weitere angebotene Tonnage zahlen. Timber-Frachten von Golfläfen haben sich zu früheren Raten gehalten. — In unserem Markt für Segelschiffstonnage ist keine grosse Aenderung zu verzeichnen, die Raten bleiben bei begrenztem Bedarf und mässiger Nachfrage beständig. Einige wenige Charters sind vom Golf für Lumber nach südamerikanischen Häfen zu Stande gekommen, ausserdem herrscht einiger Bedarf an Bauholztonnage vom Golf nach Europa zu früher festgesetzten Raten. Stückgutladungen von den Colonien sind augenblicklich gering, die Verschiffer scheinen mit der nöthigen Tonnage bis Juni versehen zu sein; für spätere Zeit können wir einige Nachfrage in Aussicht stellen. Einige Charters für Kisten sind nach dem fernen Osten zu Stande gekommen, die Frachten nach dieser Richtung sind sehr beständig, mit guter Aussicht für die Zukunft, weil nur wenige Schiffe angeboten werden. Für Petroleum nach Europa ist keine Charter zu verzeichnen. Frachten für „naval stores“ sind fortgesetzt niedrig in Folge des zunehmenden Angebots von Tonnage.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2½ a 2¾ d.	12 6	10	10a12/6
London, Dpfr.	3¼ d. April	17 6	12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	2¼ d.	17 6	10/	15a17/6
Bristol	3¼ d.	20/	12/6	17/6
Hull	3½	20/	15/	15a17/6
Leith	4d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	3½ d.	22 6a25/	15/	15a17/6
Hamburg	50 ¢	1 ¢	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	22½ cts.	15 cts.	12a16c.
Amsterdam	7c.	22½ cts.	15 cts.	12a16c.
Copenhagen	2/6	22/6	20/	25/
Bordeaux	3½	35 cents.	30s.	\$ 8.
Antwerpen	3½ d.	20/	15/	17,6a20
Bremen	50 ¢ May	24c.	20 c.	12c.
Marseille	2/9.	22 6a25/	17/6	20a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 17½ c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 9-64d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getr. p. Dpfr.	3/1½ a 3/3	3/1½ a 3/3	2/10½ a 3/	3/1½ a 3/3	....
Raff. Petrol. per Segel	....	....	2/a3'	....	22c.
		Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segl.	18 c.	21c.	18c.	21c.	....

nicht dann an die als „dritte Personen“ namhaft gemachten Angehörigen zur gefl. näheren Angabe der Adresse und Weiterleitung übermitteln; ein Erfolg blieb aber auch hierbei in vielen Fällen aus, indem eine nähere Adresse von diesen Angehörigen nicht angegeben wurde und die Berichte an den Verein zurückgingen. Wir bemerken hierbei, dass die Berichte für den Postverkehr im Weltpostverein frankirt werden, dass die Angehörigen der Mitglieder die Sendungen nur mit der richtigen Adresse versehen der Post wieder zuzustellen brauchen, um eine kostenfreie Weiterbeförderung herbeizuführen. An unsere verehrlichen Mitglieder richten wir das dringende Ersuchen, uns in der möglichst regelmässigen Zustellung der Berichte durch öftere Angabe ihres Aufenthaltsortes durch Befehle unterstützen zu wollen, damit das bedeutende Porto, welches der Verein für diesen Zweck verausgabt, auch den Mitgliedern in einem richtigen Empfang zu Gute kommt; die für nicht zugestellte oder unbestellbare Drucksachen oder Briefe verursachten Summen könnten zu Nutz und Frommen der Mitglieder wahrlich bessere Verwendung finden. Das Baarvermögen des Vereins betrug Ende 1896 M. 6678,98.

Verband Deutscher Seesteuerleute. Nachdem schon seit längere Verhandlungen zwecks Gründung eines Verbandes deutscher Seesteuerleute geführt waren, die sich jedoch zerstreut hatten, wurde diese Angelegenheit in einer Versammlung des Brudervereins an der Weser vom 30. April 1896 lebhaft angeregt und der Beschluss gefasst, in nochmalige Verhandlungen mit unserem Vereine einzutreten. Ein diesbezügliches Schreiben, welches in der diesseitigen Versammlung am 7. Mai vorlag, wurde allseitig mit Freuden begrüsst und der Beschluss gefasst, alles daran zu setzen, um den Verband zu Stande zu bringen. Die nun folgenden schriftlichen Verhandlungen führten zu einer General-Versammlung des Vereins an der Weser vom 10. September 1896, in welcher unser Verein durch seinen Vorsitzenden und das Mitglied des Verwaltungsrathes, Herrn Pohlitz, vertreten war. Die von Comitee beider Vereine vorher ausgearbeiteten Statuten wurden einstimmig angenommen und der 1. October 1896 als der Tag bestimmt, an welchem dieselben für beide Vereine Gültigkeit erlangen und somit der Verband ins Leben treten sollte. In der Folge wurde beschlossen, dass die Neugestaltung der Seemannsordnung vom Verbands zuerst in Angriff genommen werden müsste und wurden die diesbezüglichen Arbeiten derart fortgesetzt, dass der Entwurf einer Seemannsordnung, wie die vom Verbands für richtig erachtet war, bereits am 9. März d. c. vom Vorsitzenden des Verbandes Herrn Pickhard, Reichstagsabgeordneten Herrn Dr. Hahn zur Einbringung des Entwurfs im Reichstage übergeben werden konnte. Wir hoffen, dass dieser Entwurf im Reichstage wie auch die Beschlüsse des Verbandes dem Steuermannsstande zu Nutzen und Frommen gereichen und dass mit dem Verbands eine Einrichtung geschaffen sein möge, in welcher das Wohl des Steuermannsstandes jederzeit gewahrt werden kann.

## Frachtenberichte.

## Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 7. April 1897.

Unserem letzten Bericht ist keine nennenswerthe Aenderung beizufügen, weshalb wir uns auf diesen Bericht beziehen und nachstehend einige Abschlüsse der letzten Woche:

„Carruth“ Cardiff/Capetown 19/—, Kohlen.  
„Barry“ Barry/Port Pirie 24/—, opt. Adelaide 25/—, Coke.  
„Newcastle“ Newcastle/San Francisco 12/3, Kohlen.  
„New York“ New York/Calcutta 17½ c., Petroleum.  
„New York“ New York/Java 20c. 1, 21c. 2, 22c. 3 Plätze, Petrol.





Fabrik-Märke.

# Franz Clouth

## Rheinische Gummiwaaren-Fabrik

### Cöln - Nippes

fabricirt als Specialität

Vollständige Taucher-Apparate  
und liefert auch alle einzelnen Theile derselben.

**Alleiniger Lieferant der Kaiserlich Deutschen Marine.**

Vertreter für Hamburg: B. Schlachter, Catharinenstrasse 16.

Vertreter für Bremen: A. L. Entholt.

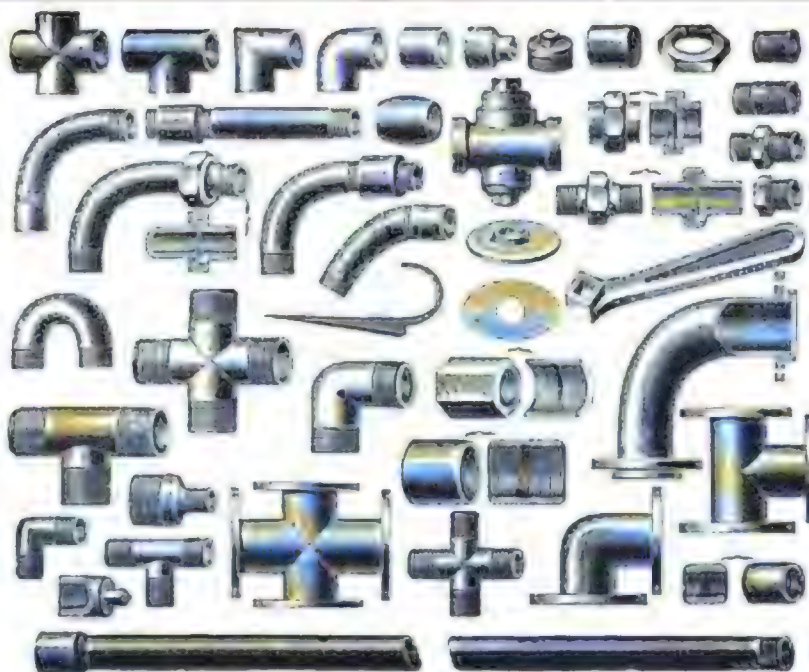
## Echte Schuppenfarbe

ist das bis jetzt der Neuzeit erweisene beste und billigste Rostschutzmittel. widersteht Hitze und Säure, überzieht Bleimennige-Anstriche, eignet sich besonders zu Anstrichen von Dampfeylindern, Rohren, Schornsteinen, Ventilatoren, Kohlenbunkern, Laderäumen etc.

**Probeflieferung gratis.**

Alleinverkauf: **HEINRICH CLASEN** (Inh. **CARL NISSEN**) **HAMBURG**, Admiralitätstrasse 52/53.

Fabrikation von schmiedeeisernen Verbindungsstücken



für Gas-, Dampf- und Wasseranlagen. D. R. P. No. 51542

**Gebrüder Inden**  
**Düsseldorf-Oberbilk.**

## RAHTJEN'S COMPOSITION



Schutz-Märke.

Schiffsboden und Eisen-Constructions,

Besten Schutz gegen Rost u. gegen Anwuchs im Seewasser.

Fabriken in Hamburg, London, New-York.

Niederlagen in allen Hafenplätzen der Welt.

Prämirt in

Berlin, London, Liverpool, Sydney, Marseille, Hamburg.

**JOH. RAHTJEN,**

**Stubbenhuk 11. HAMBURG.**

Telephon: Hamburg No. 721. Steinwälder No. 52. Ottensen No. 133

## Schiffs- und Reise- Apotheken.



Apotheker

**G. F. ULEX,**

Hamburg, Stubbenhuk.



**Nachtigall & Jacoby**  
**Armaturenfabrik**  
**Leipzig.**

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 16.

Hamburg, den 17. April

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Pauillac, der Vorhafen von Bordeaux. — Nansens Schiff bei Andrée. — Lloyds Register of Shipping. — Gerichtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachten- und Fuhrgelder. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Ein interessanter Rechtsfall, der eine eigenthümliche „Havarie grosse“ zum Gegenstand hat, wird in dem neuesten Bericht der North of England Shipping and Indemnity Association erwähnt. Zu Anfang des Jahres 1895 brachte ein britischer Dampfer eine Ladung Baumwolle von New-Orleans nach Bremen. Ein Theil der Ladung war in den Packern verstaute, ein anderer Theil auf Deck. Auf der Reise traf der Dampfer schweres Wetter und wurde in der Folge schwer, sodass der Führer des Schiffes um dessen Sicherheit besorgt wurde und in Bermuda einlief, wo er einen Theil der Ladung absetzte, dann Steinballast einnahm und hierauf die Baumwolle wieder ins Schiff staute. Competente Schiffbautechniker wiesen dann aber nach, dass die Besorgniss des Kapitäns unbegründet war, dass dieser einen Irrthum begangen, als er die Reise unterbrach, da kein Grund zur Befürchtung für die Sicherheit des Schiffes vorhanden war. Das Connossement war in den Vereinigten Staaten gezeichnet und stand also unter der rechtlichen Bestimmung der Harter-Acte von 1893, die den Rheder von der Verantwortlichkeit frei spricht, für Schaden, der durch Versehen der Besatzung entstanden sind, so lange er nur dafür Sorge getragen, dass das Schiff bei Abgang gehörig bemannt und ausgerüstet war. Die North of England Association reclamirte nun in Vertretung des Rheders von den Ladungseigenthümern ihren Beitrag zur Havarie grosse, indem

sie geltend machte, dass auch dann, wenn ein Verschulden der Besatzung vorliege, der Rheder doch durch die Harter-Acte vor der directen Haftung für dergleichen Kosten geschützt sei, und ihre Erstattung in „Havarie grosse“ verlangen könne. Der Gerichtshof erster Instanz hat die Klage abgewiesen, mit der Begründung, dass, wenn auch richtig angenommen, dass der Frachtvertrag allen Bestimmungen und Ausnahmen der Harter-Acte von 1893 unterworfen sei, andererseits sich in dem Connossement die Clausel finde, Havarie grosse soll gemäss den York-Antwerp-Rules von 1890 geregelt werden und § 18 dieser Rules bestimme, dass das Gesetz im Bestimmungshafen (also in diesem Falle Deutschland) für die Erledigung maassgebend sei. Es heisst in dem Urtheil ferner: „Eine Vertheilung in Havarie grosse sollte nicht stattfinden, wenn eine Gefahr thatsächlich nicht bestanden, sondern der Kapitän sie nur angenommen hat. Man kann nicht von Unfällen, Opfern oder aussergewöhnlichen Umständen sprechen, die das Aufsuchen eines Nothhafens erforderlich machten, wenn thatsächlich keine Gefahr vorhanden war, sondern solche nur in der begründeten oder unbegründeten Einbildung des Schiffsführers existirte.“ Wenn man diesen Grundsatz allzu scharf herauskehren könnte, so würde man mit der Rechtsprechung doch gewaltig in die Brüche kommen, denn über den Grad einer Gefahr, über die Grenzen wo sie anfängt, werden unter hundert Beurtheilern in der Regel nicht zwei übereinstimmen.



Der Norddeutsche Lloyd hat soeben seinen Jahresbericht für 1896 veröffentlicht, der erkennen lässt, dass diese grosse deutsche Rhederei in einer gesunden Entwicklung begriffen ist. Das ältere Schiffsmaterial ist in den letzten Jahren durchweg durch neue practische Dampfer ersetzt worden. Die im Jahre 1896 erzielten Ueberschüsse betragen ca. 10½ Millionen; davon sind 2½ Millionen für Prioritätszinsen, Steuern, allgemeine Geschäftskosten etc. verausgabt, während ca. 6 Millionen zu Abschreibungen vom Buchwerth der Schiffe und des Inventars verwandt wurden. Von dem verbleibenden Rest wird eine Dividende von 4% zur Vertheilung gebracht. Der Gesamtpassagierverkehr ist hinter dem des vorhergehenden Jahres zurückgeblieben, dagegen haben die günstigen Frachten von den Vereinigten Staaten her, die um die zweite Hälfte des Berichtsjahres einsetzten, das Geschäftsergebnis günstig beeinflusst. Der Verkehr auf den Reichspostdampferlinien zeigte auch im verflossenen Jahre eine befriedigende Weiterentwicklung. Es heisst darüber in dem Bericht: In dem Passagierverkehr behaupteten wir in vollem Maasse unter den konkurrierenden Linien den Rang, den wir uns durch den Umbau der Dampfer der „Preussen“-Klasse und durch die Einstellung der Dampfer der „Prinzen“-Klasse erworben haben. Auf der australischen Linie stellten wir mit Genehmigung der Reichsregierung unseren neuen Doppelschraubendampfer „Friedrich der Grosse“ ein, der, wie auch der im Januar dieses Jahres zur Expedition gelangte Dampfer „Barbarossa“ sich des ungetheilten Beifalls der Reisenden erfreute und nach den vorliegenden Berichten in allen überseeischen Plätzen die grösste Anerkennung fand. Wir beabsichtigen die vier Dampfer dieser Klasse „Friedrich der Grosse“, „Barbarossa“, „Königin Luise“ und „Bremen“ abwechselnd mit dem Dampfer „Pinz-Regent Luitpold“ und den Dampfern der „Gera“-Klasse für den australischen Dienst zu verwenden, sodass während der eigentlichen Reise- und Verschiffungszeit der Dienst auf dieser Linie ausschliesslich durch grosse Doppelschraubendampfer wahrgenommen wird. Im ausgehenden Verkehr genügten die Räume unserer Dampfer, namentlich nach Ostasien, nicht entfernt dem Andrang von Gütern, sodass wir stetigen Klagen der Verschiffer über Abweisung und Zurücklassung von Ladung gegenüberstanden. Auf Ersuchen der Reichsregierung haben wir uns bereit erklärt, gegen eine angemessene Erhöhung der Subvention statt der bisherigen vierwöchentlichen Fahrten nach Ostasien vierzehntägige Expeditionen einzuführen. Die weiteren Verhandlungen mit der Reichsregierung haben schliesslich zu einer Offerte unsererseits geführt, wonach wir eventuell die Verpflichtung übernehmen würden, gegen eine Erhöhung der Subvention um 1 500 000 M auf der ostasiati-

schen Linie vierzehntägige Expeditionen mit erstklassigen Postdampfern, und zwar mit einer Fahrgeschwindigkeit von mindestens 13½ Meilen für neu einzustellende Schiffe, einzurichten, wobei wir der Reichsregierung das Recht einer Revision der Fahrgeschwindigkeit von 5 zu 5 Jahren einräumen werden, damit bei Feststellung der jeweiligen Schnelligkeit auf die Anforderungen, welche an die konkurrierenden englischen und französischen Postdampferlinien seitens der betreffenden Regierungen gestellt werden, Rücksicht genommen werden kann. Wir haben uns bereit erklärt, auf Verlangen der Reichsregierung auch Rotterdam auf der ostasiatischen Linie anzulaufen. Für die Herstellung der vierzehntägigen Verbindung würden vier neu zu erbauende Doppelschraubendampfer einzustellen sein. Wir sind überzeugt, dass eine Vermehrung der Fahrten auf unserer ostasiatischen Reichspostdampferlinie der weiteren Entwicklung der Beziehungen zwischen Deutschland und dem Osten und damit auch dem gesammten Verkehr der deutschen Rhedereien nach Ostasien zu gute kommen würde.

Die Hamburg-Amerika-Linie hat dieser Tage durch Vermittelung des Schiffsmaklers D. Fuhrmann den Dampfer „Dalmatia“ an die Dampfschiffahrt Actien-Gesellschaft „Albis“ verkauft. Es ist dies, sofern wir nicht irren, das letzte der in den siebenziger Jahren gebauten Schiffe, das die Hamburg-Amerika-Linie noch besass, sodass die Erbauungsjahre der sämtlichen Ozeandampfer, die nun noch die Packetfahrtflagge führen, in die Zeit nach 1880 fallen. Das grosse Kunststück sich von dem Hemschuh der veralternden Schiffe rechtzeitig zu befreien ist der Hamburg-Amerika-Linie in letzter Zeit vorzüglich geglückt.

Ueber den neuen Dampfer der White Star Linie, der bei Harland & Wolff in Bau gegeben ist, hat der Vorsitzende der Institution of Naval Architects auf dem in voriger Woche abgehaltenen Meeting folgende Mittheilungen gemacht. Der Brutto-Raumgehalt des Schiffes, das den Namen „Oceanic“ führen wird, soll ca. 17 000 Tons betragen, seine Länge 704', die Geschwindigkeit 20 Knoten und darüber. Der Stapellauf soll schon im Januar nächsten Jahres erfolgen. Der Dampfer soll im Stande sein, bei einer Geschwindigkeit von 12 Knoten 23 000 Seemeilen, also rund um die Erde zu dampfen, ohne seine Kohlen ergänzen zu müssen. Die „Oceanic“ wird also in Bezug auf Tonnage den „Great Eastern“, der 18 913 Tons mass, nicht voll erreichen, dagegen wird sie ihn in der Länge um 25' übertreffen.

Die deutsche Levante-Linie in Hamburg bringt, trotzdem sie stark unter den Einwirkungen widriger

Ereignisse stand, welche ein Gedeihen der Gesellschaft nachtheilig beeinflussten, eine Dividende von 4% zur Vertheilung. Wir entnehmen dem Geschäftsbericht der Gesellschaft von 1896 das Folgende: Der ausgehende Verkehr auf unserer Linie war nicht zufriedenstellend; die Frachtraten, besonders ab Antwerpen, waren ungenügend, und die fortwährenden politischen Unruhen in Konstantinopel und Kleinasien wirkten lähmend auf die Ausfuhr dahin ein; auch die Cholera in Aegypten während des Sommers brachte uns manche Nachtheile und vor allem die Einbusse einer Anzahl unter normalen Umständen lohnender Zwischenfrachten. Rückkehrend blieben die Frachten bis über die erste Jahreshälfte hinaus sehr gedrückt und erreichten im Sommer sogar einen Tiefstand wie nie zuvor; im Herbst trat aber ein vollständiger Umschwung ein, und konnten wir aus der gebesserten Marktlage einen angemessenen Vortheil erlangen. Leider sind die Raten während des Winters wieder bedeutend flauer geworden. Unter dem Streik der hiesigen Hafenarbeiter hatten 6 unserer Schiffe zu leiden, und die Regelmässigkeit unserer Expeditionen wurde erheblich dadurch beeinflusst. Wir kauften im August v. J. in öffentlicher Auction den 3300 Tons grossen Dampfer „Buschir“ von uns „Paros“ genannt, zu dem billigen Preise von 99.500 Mk.; die Ueberholung und die Einrichtung des Schiffes für unsere Fahrt erforderte freilich noch eine nicht unbedeutende Summe, immerhin haben wir mit diesem Ankauf einen guten Griff gethan. Die Zeitverhältnisse drängen auch in unserer Fahrt auf die Einstellung grösserer Schiffe hin, und wir werden hierauf bei einer weiteren Vergrösserung unserer Flotte, sobald uns unsere Mittel dazu in Stand setzen, Rücksicht zu nehmen haben. Die Aussichten für das laufende Jahr zeigen und fallen mit der Lösung der neuerlichen politischen Wirren bezüglich Kretas; dabei ist zu berücksichtigen, dass die gegenwärtige Zauderpolitik dem Handel und Verkehr grössere Wunden schlägt, als eine rasche, aber definitive Austragung der Differenzen, und sei es auch nach der ungünstigsten Seite hin.

Die Statistik des britischen Ausfuhrhandels nach Südafrika zeigt, dass die englischerseits zu Tage getretenen Bestrebungen, Grossbritannien die Stellung der „Paramount Power“ auf südafrikanischem Boden zuzuweisen, bis jetzt nicht in dem Masse von Erfolg gekrönt worden sind, wie man es jenseits des Kanals wohl glauben machen möchte. Diese Statistik legt klar, dass die „Paramount Power“ nicht im Stande ist unter sonst gleichen Concurrenz-Bedingungen der englischen Industrie den bevorzugten Platz auf dem dortigen Markte zu behaupten. Aus den handelsstatistischen Mittheilungen ist ersichtlich, dass

Deutschland in jedem der letztverflossenen sechs Jahre seine Ausfuhr nach Südafrika verdoppelt hat, während der britische Handel im gleichen Zeitraum einen Rückgang von 10,1% aufweist. Ausser Deutschland sind noch Holland, Frankreich und die Vereinigten Staaten an dem dortigen Handelsgeschäft betheiligt, doch keiner von diesen Staaten kann sich auch nur annähernd eines so raschen Entwicklungstempos seiner Handelsbeziehungen mit Südafrika rühmen wie Deutschland. Zur Milderung der Eifersucht und des englischen Concurrenzneides gegen Deutschland werden diese Wahrnehmungen wohl schwerlich beitragen.

### Pauillac, der Vorhafen von Bordeaux.

Von Gustaf Krenke.

Von einem breiten Flusse umspült, ist die Stadt Bordeaux schon durch ihre Lage, die ihr den dritten Rang unter den französischen Seehäfen sichert, der natürliche Stapelplatz für alle Waaren, die aus dem Binnenlande nach der Mündung der Garonne und Dordogne hinabschwimmen. Aber obwohl die Einfahrt in diesen Mündungsarm, die Gironde, in Folge genügender Seezeichen und einer Rettungsstation keine Schwierigkeit bietet, so hat doch die Gironde nur bis Pauillac aufwärts genügende Tiefe für die grossen Ozeandampfer; zwischen Pauillac und Bordeaux dagegen, die noch 50 km von einander entfernt liegen, versandet die Gironde mehr und mehr und alle ausgeführten Bagger- und sonstigen Arbeiten waren nicht im Stande, eine genügende Fahrtiefe für die beladenen grossen Ozeandampfer bis Bordeaux hinauf herzustellen. Diese mussten also in Pauillac, am linken Gironde-Ufer, vor Anker gehen: die Waaren wurden auf Leichterschiffe umgeladen, die theils durch eigene Segelkraft theils mit Hilfe von Schleppdampfern den Strom nach Bordeaux hinauffuhren. Die zahlreiche Flotte kleiner Fahrzeuge gab dem Flusse einen belebten Anblick, dessen malerischer Reiz das Auge des Vergnügungsreisenden entzückte. Aber die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung von Waaren wurde erhöht, besonders bei Nebel oder starkem Seegang; ausserdem wurden durch die Umladung bedeutende Zeitverluste verursacht. Ebenso mussten die Reisenden auf kleinen Dampfern, die vier bis fünf Stunden bis Bordeaux brauchten, ihre Reise nach Bordeaux fortsetzen. Kurz die grossen Dampfer, die Bordeaux anliefen, mussten allen Verdruss kleiner Hafenorte mit in Kauf nehmen.

Diese Nachtheile waren besonders ernst für die Compagnie générale transatlantique, die zu einer Regelmässigkeit und Schnelligkeit verpflichtet ist, die sich nur schwer bei diesem umständlichen Verfahren erreichen liessen. Nach langen Vorstel-

lungen erhielt daher die Gesellschaft im April 1889 die Erlaubniss, auf ihre Kosten und für ihren Privatdienst eine Landungsbrücke in Pauillac herzustellen und sie durch eine besondere Zweigbahn mit der Medoc-Eisenbahn zu verbinden. Bereits im April 1890 verlangte der Generalrath der Gironde und einen Monat später die Handelskammer von Bordeaux vom Staate, dass er durch seine Ingenieure die Mittel prüfen lasse, um in Pauillac eine öffentliche, allen Schiffen zugängliche Landungsbrücke zu schaffen; denn sonst würde die Gironde in kürzester Frist von allen Schiffen aufgegeben werden.

Der geistige Vater des Werkes war Eugen Péreire; er war von dem Gedanken durchdrungen, dass ein guter Hafen im wesentlichen ein Umlade-Bahnhof ist und derart ausgerüstet sein muss, dass er unter den besten Sicherheits-, Schnelligkeits- und Billigkeits-Bedingungen die Ankunft, die Be- und Entladung, die Lagerung und Abfertigung alles dessen, was seinen Ein- und Ausfuhrverkehr bildet, gestattet. Die Verwirklichung dieser Aufgabe wird um so wichtiger, je stärker der Wettbewerb der ausländischen Häfen wird. Andererseits sind alle Arbeiten zur Schaffung, Vertiefung und Unterhaltung der Einfahrt eines Hafens sehr theuer; überdies ist die Dampfschiffahrt nur unter gewissen Bedingungen lohnend, nämlich: 1. Sie ist um so billiger, je grössere Abmessungen die Schiffe haben; sie verlangt demnach tiefe und sichere Einfahrten für die Häfen. 2. Es ist für sie Erforderniss, in ihren verschiedenen Anlegestellen reichliche Frachten zu finden; ein Hafen muss also mit der von ihm bedienten Gegend durch zahlreiche, leichte und billige Zugangswege verbunden sein. 3. Das in einem grossen Dampfer angelegte Kapital ist so hoch und die Ausrüstungs-, Feuerungs-, Versicherungs- u. s. w. Kosten sind so bedeutend, dass jede Stunde unnützen Festliegens einen sehr schweren Geldverlust veranlasst; demnach muss man die Bewegungen und Verrichtungen dieser Schiffe fördern.

Ueberzeugt, dass man für den Hafen von Bordeaux, der mit den Wandlungen der Schiffsbaukunst nicht mehr im Einklang war und grossen Dampfern von 3000 Tons die Hinauffahrt nicht mehr gestattete, etwas thun müsse, machte sich Péreire an die Prüfung der Frage. Um Bordeaux den Seehandel zu erhalten und den Postdienst der den grossen französischen Gesellschaften gehörigen Packetboote, wie der Transatlantischen Gesellschaft, der Vereinigten Rheder und der Messageries maritimes zu erleichtern, unternahm er den Bau eines Vorhafens, der durch schnelle, zahlreiche und leichte Verbindungen mit der Stadt versehen wurde. Der für die Anlage dieses Vorhafens gewählte Ort war Pauillac am linken Gironde-Ufer, wo dieses sich zur Bucht von Trompeloup zurückbiegt; über diesen Punkt können die in der Gironde-Mündung ver-

kehrenden Dampfer nicht hinausfahren. An diesem Ort hat der Fluss 8 km Breite und eine solche Wassertiefe, dass dort die stärksten französischen Panzer nach Bedürfniss jeder Zeit Schutz finden und in voller Sicherheit zur Ein- und Ausschiffung von Truppen schreiten können. In der Bucht von Trompeloup, wo sich die Landungsbrücke befindet, beträgt die Mindesttiefe über weichem Grunde 7,50 m und über hartem Grunde 9,40 m.

Die gewählte Bauart bestand aus einer eisernen Landungsbrücke. Im allgemeinen baut man in Europa Kais, während man in Amerika die Landungsbrücken oder Piers mehr in Ehren hält. Ein Kai ist im wesentlichen eine fast senkrechte Wand, längs deren die Fahrzeuge anlegen; obenauf ist eine Rampe, auf dem die ein- oder auszuladenden Waaren gelagert werden. In derselben Weise kann eine Landungsbrücke mit eisernem oder hölzernem Gerüst als Kai dienen und das ist manchmal die einfachste, schnellste und billigste Lösung. Damit ein Hafen vollständig ausgerüstet ist, muss er nicht nur eine grosse Ausdehnung an Quais haben, sondern dahinter noch eine grosse Fläche, auf der man Massen von bedeutendem Gewicht lagern, die Maschinen zum Betrieb der Be- und Entladevorrichtungen aufstellen und endlich Schuppen und Lagerhäuser zur Aufnahme und zum Schutz der Waaren errichten kann.

Am 4. März 1893 schloss der Minister der öffentlichen Arbeiten mit Eugen Péreire den Concessionsvertrag, der bereits am 21. Juni 1893 in der Abgeordnetenkammer mit 445 gegen 52 Stimmen angenommen wurde; nicht so glatt ging die Vorlage durch den Senat, indem namentlich der Senator Moris (Gironde-Departement) eifrig gegen die Annahme wirkte. Hatte es diese rührige Gegnerschaft doch schliesslich dahin gebracht, dass selbst die Borderleser, denen die neue Anlage hauptsächlich zu Gute kommen sollte, von ihr den Untergang ihres Hafens fürchteten. Schliesslich wurde aber der Entwurf doch am 9. Juli 1894 vom Senat angenommen und das die Gemeinnützigkeit erklärende Gesetz wurde am 20. Juli 1894 veröffentlicht. Gemäss diesem Gesetz gründete Péreire, als die Anlage ihrer Vollendung entgegenging, am 9. März 1896 unter dem Namen: „Concessionsgesellschaft der öffentlichen Landungsbrücke von Pauillac“ (Société concessionnaire de l'appontement Public de Pauillac) eine Actiengesellschaft mit einem Grundkapital von 3 600 000 Fr., in der er selbst den Vorsitz des Verwaltungsrathes übernahm, während der Baron Hely d'Oissel stellvertretender Vorsitzender wurde. Nachdem die Uebertragung der Concession an diese Gesellschaft durch Verordnung des Präsidenten der Republik vom 4. Juni 1896 genehmigt war, fand am 25. Juni 1896 die amtliche Eröffnung der Anlage statt; jedoch schon mehrere Monate vorher



hatten übrigens Schiffe von grösstem Tonnengehalt an der Landungsbrücke angelegt. Es ist bemerkenswerth, dass die Concession entgegen dem gewöhnlich in Frankreich üblichen Verfahren ohne Monopol oder Vorrecht irgend welcher Art, ohne Staatsbeihilfe oder Zinsengewähr bewilligt ist. Das ganze geschäftliche Wagniss des Unternehmens ruht also auf den Schultern der Conzessionsgesellschaft; der Staat kann sogar nach seinem Belieben nach zehnjähriger Betriebszeit entweder die Landungsbrücke zum Selbstkostenpreise, vermehrt um 6%, ankaufen oder aber, wenn die jährlichen Reinerträge der letzten fünf Jahre 6% des Kapitals überschritten haben, die zu Anfang genehmigten Gebühren von Amtswegen einer Durchsicht unterziehen.

Die ganze Anlage umfasst: 1) eine für die Be- und Entladung der Schiffe bestimmte öffentliche Landungsbrücke, 2) verschiedene zugehörige Ufer-Anlagen für die Behandlung und den Schutz der Waaren, und 3) Eisenbahnen zum Anschluss der Landungsbrücke sowie der Ufer-Anlagen an die Medoc-Eisenbahn. Die eigentliche Landungsbrücke ist in einer Entfernung von 200 m vom Ufer erbaut und mit dem Lande durch einen gebogenen eisernen Steg von 120 m Halbmesser verbunden. Die Landungsbrücke ist 24 m breit und 374 m lang; da sie auf beiden Seiten zum Anlegen von Schiffen bestimmt ist, bietet sie im ganzen 750 m-Anlegeplatz. Der eiserne Oberbau der Brücke ruht auf gemauerten, 40 m von einander entfernten Pfeilern, die mit Pressluft auf dem Felsen hergestellt wurden, sowie auf eisernen, 10 m von einander entfernten Zwischenpfeilern, die aus gusseisernen, mit Beton gefüllten Röhren gebildet sind. Der Steg ruht bei seinem Anfang auf einem gemauerten Widerlager und wird durch ähnliche gusseiserne Röhren wie die Landungsbrücke getragen. Fünf vollspurige Eisenbahngleise führen auf die Anlage. An hydraulischem Geräth sind auf der Landungsbrücke 18 Kräne mit doppelter Hebekraft von 1250 bis 3000 kg und mit 11,10 m Drehungs-Halbmesser vorhanden: die Kräne sind fahrbar und auf einem ziemlich hohen Bockgerüst angebracht, um die freie Durchfahrt der Eisenbahnwagen zwischen dem Gerüst zu ermöglichen. Achtzehn hydraulische Winden mit ihren Spindeln zur Umdrehung der Seile sichern den Betrieb von 25 Drehscheiben auf der Landungsbrücke.

Die Anlagen am Lande umfassen: 1) ein Gebäude für die hydraulischen Maschinen, das drei Kessel mit ihren Speisewasser-Behältern, drei liegende Maschinen von 80 Pferdekraften und einen Druck-Accumulator enthält, 2) ein Gebäude für Dienstzimmer und Beamtenwohnungen, 3) Güterspeicher von 116 m Länge und 32 m Breite, also von 3712 Geviertmeter Flächenraum, 4) unbedeckte Rampen von 3000 Geviertmeter Flächenraum, 5) ein Loko-

motivschuppen, 6) eine Kohlen-Rampe, 7) einen mit der Medoc-Eisenbahn durch 3,25 km. Geleis verbundenen Seebahnhof: diese Geleise bilden zwei an den Vorderseiten der Speicher und Rampen entlang laufende Bündel, 8) zwei fahrbare Ladekräne von 3000 kg Tragkraft, 9) vier hydraulische Winden und 26 Spindeln zur Umdrehung der Zugseile, endlich 10) vier Drehscheibenreihen. Ein artesischer Brunnen von 400 m Tiefe liefert Trinkwasser in reicher Fülle und sichert die Versorgung der Schiffe; endlich eine elektrische Station von 100 Pferdekraften sorgt für die Erleuchtung der Landungsbrücke, des Bahnhofs und der Kais.

Die Dienste, die diese Schifffahrtsanlage dem Verkehr leistet, sind ganz ausserordentlich. Die Leichterbeförderung nach Bordeaux, die oft vier Tage in Anspruch nahm, fällt weg und damit schwindet auch fast vollständig die Möglichkeit von Beschädigungen, Diebstählen und Entwendungen: einige Stunden genügen jetzt, um die Waaren billiger und sicherer nach Bordeaux zu schaffen. Die Reisenden steigen sofort in die Eisenbahnwagen um und erreichen nach einstündiger Fahrt Bordeaux, nach dem sie früher mit den kleinen Dampfern erst in vier bis fünf Stunden gelangten. Endlich erzielen die Schiffe durch die schnellere Entladung erhebliche Ersparnisse an Versicherungs- und Ausrüstungskosten. Uebrigens haben die vorgesehenen Ergebnisse nicht auf sich warten lassen und übersteigen sogar alle Hoffnungen. Im ersten Halbjahr nach der amtlichen Eröffnung haben mehr als 120 grosse Fahrzeuge an der Landungsbrücke von Pauillac angelegt. Die Gesellschaft hat übrigens mit allen grossen französischen Schifffahrtsgesellschaften: den Messageries maritimes, der transatlantischen Gesellschaft, den Vereinigten Rhedern, der gemischten Schifffahrts-Gesellschaft, sowie mit mehreren ausländischen Gesellschaften Abkommen getroffen. Schliesslich ist es von Werth, dass Pauillac genügende Wassertiefe besitzt, um selbst den grössten Panzern der französischen Kriegsmarine in Kriegs- und Friedenszeiten einen Unterschlupf zu bieten.

### Nansen's Schiff bei Andrée.

Aus: Nansen, In Nacht und Eis.

(Leipzig, F. A. Brockhaus, 2 Bände, gebunden 20 M.)

Wir waren frei! Hinter uns lagen drei Jahre voll Arbeit und Mühe, mit ihrer Last von trüben Gedanken während der langen Nächte, vor uns das Leben, die Vereinigung mit allen uns Theuren. Nur noch einige wenige Tage mehr! Ein Chaos widerstreitender Gefühle bemächtigte sich eines jeden von uns. Eine Zeit lang schien es, als könnten wir in Wirklichkeit kaum begreifen, was wir sahen, als sei das tiefblaue wogende Wasser vor dem Bug eine Illusion, ein Traum. Wir befanden uns noch ein gutes Stück oberhalb des 80. Breitengrades, und nur in sehr günstigen Sommern dehnt sich das eisfreie Wasser so weit nach Norden aus. Waren wir vielleicht in einem grossen offenen

Teich? Hatten wir noch einen breiten Eisgürtel zu passiren? Nein, es war Wirklichkeit! Auf allen Seiten um uns herum war freies, unbegrenztes Meer, und ein entzückendes Gefühl war es, als die „Fram“ in der ersten schwachen Dünung leicht stampfte. Wir bezeugten unserm besiegten Feinde zum Schluss unsere Achtung, indem wir einen donnernden Salut als Lebewohl abfeuerten. Noch ein Blick nach den letzten schwachen Umrissen der Eishügel und Schollen, dann verbarg sie der Nebel unserm Auge.

Wir setzten den Kurs jetzt missweisend Südsüdost, da der Nebel noch immer so dick war, dass wir keine Beobachtungen anstellen konnten. Unser Plan war, zuerst die Rothe Bai auf Spitzbergen anzusteuern, um das Land zu begrüßen, und von dort der Westküste nach Süden zu folgen, bis wir einen passenden Ankerplatz fänden, wo wir Wasser einnehmen, die Steinkohlen aus dem Raum in die Bunker schaffen und überhaupt die „Fram“ in gehörige Ordnung für die Heimreise bringen könnten.

Als der Nebel sich um 7 Uhr morgens ein wenig hob, bekamen wir an Backbord ein Segel in Sicht und richteten den Kurs darauf, um das Schiff anzusprechen und, wenn möglich, Nachrichten von Dr. Nansen und Johansen zu erhalten. In ungefähr einer Stunde waren wir ihm ganz nahe. Es lag beugedreht und schien uns nicht eher zu sehen, als bis wir nahe bei ihm waren. Der Steuermann stürzte hinab, um zu melden, dass ein Schiffsungethüm im Nebel gerade auf sie zusteure. Bald war das Deck von Leuten angefüllt, und gerade als der Kapitän den Kopf aus der Kajüte steckte, passirte die „Fram“ an der Luvseite des andern Schiffes, das wir im Vorbeilaufen mit einem Salut aus unserer Steuerbordkanone begrüßten. Dann drehten wir hinter seinem Heck herum und feuerten einen zweiten Salut an der Leeseite ab, worauf die „Feindseligkeiten“ eingestellt wurden. Unzweifelhaft war es eine bündige Art und Weise, uns unseren Landsleuten anzukündigen, die dort so friedfertig lagen, im Morgennebel umhertrieben und wahrscheinlich mehr an Seehunde und Walfische dachten als an die „Fram“. Allein hoffentlich werden Kapitän Botolfsen und seine Mannschaft uns unsere überschwengliche Freude bei dieser unserer ersten Begegnung mit menschlichen Wesen nach drei langen Jahren verzeihen. Das Schiff war die Galeote „Söstrene“ („die Schwestern“) aus Tromsø. Die erste Frage, die wir hinüberriefen, als wir längsseits vorbeifuhren, war: „Sind Nansen und Johansen angekommen?“ Wir hatten ein dröhnendes „Ja“ zu hören gehofft und waren bereit, die Antwort mit einem donnernden Hurrah und einem Salut zu begrüßen. Allein die Erwiderung, die wir erhielten, war kurz und traurig „Nein“.

Kapitän Botolfsen und einige aus seiner Mannschaft kamen zu uns an Bord und mussten ein regelrechtes Kreuzfeuer von Fragen jeder nur denkbaren Art bestehen. Einer solchen Prüfung sind sie gewiss noch niemals unterzogen worden und werden sie wahrscheinlich auch niemals wieder unterworfen werden. Unter den vielen Neuigkeiten, die wir erfuhren, war auch die, dass der schwedische Luftschiffer und Ingenieur Andrée auf der Dänen-Insel angekommen sei und von dort mit einem Ballon aufsteigen wolle, um den Nordpol zu entdecken.

Botolfsen fuhr als Passagier mit uns, liess sein Schiff unter dem Befehl des Steuermanns und begleitete uns nach Tromsø. Gegen Mittag nahmen wir den Kurs nach der Rothen Bai wieder auf, mit der Absicht, von dort nach der Dänen-Insel zu dampfen und Herrn Andrée zu besuchen. Gegen Mitternacht bekamen wir Land voraus in Sicht, das wir für das Kap unmittelbar westlich von der Rothen Bai hielten. Es waren 1041 Tage her, seitdem wir zuletzt Land gesehen hatten! Wir blieben an diesem Punkte längere Zeit liegen und warteten, dass der Nebel genügend aufklaren sollte, damit wir die Landmarken finden könnten. Da es aber nicht klar wurde, dampften wir unter häufigem Lothen langsam westwärts und befanden

uns dann bald, wie wir es erwartet hatten, im Norwegischen Sund, wo wir nach weiterer Fahrt um 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr vormittags unweit des Holländischen Kaps ankerten. Nunmehr hob sich der Nebel, und bald sahen wir den Dampfer „Virgo“ von der Andrée'schen Expedition, sowie das Ballongebäude am Lande. Durch das Fernrohr konnten wir bemerken, dass man unsere Ankunft beobachtet hatte, und bald kamen Herr Andrée, die übrigen Mitglieder der Expedition, sowie Kapitän Zachau von der „Virgo“ mit einer Dampfbarkasse an Bord. Auch diese Herren konnten uns keine Nachrichten von dem Schicksal unserer Gefährten geben. Unsere Stimmung wurde noch gedrückter als vorher. Wir hatten zuversichtlich erwartet, dass Nansen und Johansen vor uns die Heimath erreichen würden; nun schien es, als ob wir zuerst ankommen sollten. Wir hegte jedoch keine ernstlichen Befürchtungen wegen ihrer Sicherheit, namentlich als wir erfuhren, dass die Jackson'sche Expedition zwei Winter auf Franz-Joseph-Land zugebracht habe. Höchst wahrscheinlich war, dass Dr. Nansen und Johansen früher oder später mit dieser Expedition zusammentreffen würden; vielleicht warteten sie auch nur auf eine Gelegenheit, um nach Hause zu kommen. Waren sie aber Jackson nicht begegnet, dann musste offenbar etwas nicht in Ordnung sein, und in diesem Falle brauchten sie Hülfe, und zwar so bald wie möglich.

Unsere Pläne waren rasch fertig. Wir wollten nach Hause eilen, um in Tromsø zuverlässige Nachrichten zu erhalten. Im Falle, dass auch dort nichts zu erfahren war, wollten wir unsere Kohlenvorräthe ergänzen — etwas anderes brauchten wir nicht — und sofort nach Franz-Joseph-Land fahren, um nach ihnen zu suchen und, wie wir hofften, die unaussprechliche Freude zu erleben, sie unserm erwartungsvollen Vaterlande in unserer eigenen getreuen „Fram“ heimzubringen. Unser Aufenthalt auf der Dänen-Insel wurde infolgedessen so kurz wie möglich. Wir statteten der „Virgo“ Besuche ab, besahen den Ballon, der jetzt zur Auffahrt bereit war, sobald günstiger Wind gestattet, und erhielten Gegenbesuche von unseren liebenswürdigen schwedischen Freunden. Im Laufe der Nacht beendeten wir das Wassereinnehmen und das Umstauen der Steinkohlen. Das Schiff war seefertig, und um 3 Uhr morgens am 15. August dampfte die „Fram“ unter Segeln durch die Smeerenberg-Bai nach See hinaus.

Im Anschluss an das Vorstehende, welches wir Nansen's soeben in der gebundenen Ausgabe erscheinendem Werke „In Nacht und Eis“ mit Genehmigung des Verlegers, F. A. Brockhaus in Leipzig, entnehmen, können wir unser Urtheil über das hochbedeutsame Werk kurz fassen. Was Nansen geleistet, ist bewundernswerth. Mit der Schilderung seiner einzeldastehenden Erlebnisse in den Eiswüsten des Nordpols, seines unablässigen Kampfes mit den finstern, verderbendrohenden Mächten spannt er den Leser und giebt zugleich ein Bild seiner kraftvollen Persönlichkeit, eines Vorbildes wahren Mannesmuthes und echten Forschergeistes. — Die reiche, elegante Ausstattung, die die Verlagsbandlung dem Werke trotz des billigen Preises zutheil werden liess, ist rühmend anzuerkennen; insbesondere ist die Beigabe der 8 Chromotafeln nach Originalen Nansen's, der 4 Karten und der 207 Abbildungen hervorzuheben. Text und Ausstattung vereinigen sich, das Werk für Jedermann empfehlenswerth zu machen. Die Lieferungs Ausgabe wird vom 21. April ab ebenfalls complet zu haben sein.

## Lloyds Register of Shipping.

Nach den soeben veröffentlichten Aufstellungen für den englischen Schiffbau im ersten Quartal dieses Jahres waren am 31. März, ausschliesslich der Kriegsschiffe, 428 Schiffe von 528 481 Tons auf englischen Werften im Bau, gegen 400 Schiffe

von 769 264 Tons am 31. März 1896. Von diesen waren 380 mit 810 439 Tons Dampfer (davon 310 mit 802 729 Tons aus Stahl, 4 mit 6556 Tons aus Eisen und 7 mit 1164 Tons aus Holz und Composition) und 40 mit 18 042 Tons Segler (davon 13 mit 15 578 T. aus Stahl, 1 mit 226 Tons aus Eisen und 26 mit 2238 Tons aus Holz und Composition).

Unter den 400 Schiffen im ersten Quartal des Vorjahres befanden sich 341 Dampfer mit 736 472 Tons und 59 Segler mit 32 792 Tons. Der jetzige Quartalschluss zeigt gegen den vorhergehenden eine Zunahme von 40 000 Tons und weist die höchste Quartalsproduction seit 1892 auf.

Von den oben aufgeführten 428 Schiffen werden 349 mit 223 671 Tons unter Aufsicht von Lloyds erbaut, um später bei diesem Institut classificirt zu werden. Ausserdem werden noch weitere 31 Schiffe mit 82 175 Tons unter der Aufsicht Lloyds gebaut, um später im Auslande classificirt zu werden. Von diesen 349 und 31, zusammen 380 Schiffen sind im Bau in England für englische Rechnung, zum Verkauf etc. 360 mit 214 969 Tons und für fremde oder coloniale Rechnung 49 mit 28 682 Tons und schliesslich auf auswärtigen Werften für fremde und coloniale Rechnung oder zum Verkauf 31 mit 215 Tons.

Was die einzelnen Details der englischen Schiffbauhätigkeit betrifft, so ist zu bemerken, dass neu in Angriff genommen wurde 149 Dampfer mit 248 025 Tons und 4 Segler mit 263 Tons, während 123 Dampfer mit 189 912 Tons und 9 Segler mit 637 Tons vom Stapel gelassen wurden. Ferner befinden sich noch 4 Dampfer mit 1868 Tons und 5 Segler mit 589 Tons auf Stapel, die bereits früher begonnen, bei denen die Arbeiten jedoch inzwischen nicht gefördert sind.

Bezüglich der einzelnen Länder, für die Neubauten auf diesen Werften ausgeführt werden, stehen wieder England und die englischen Colonien mit 327 Schiffen (303 Dampfern und 24 Seglern) von zusammen 638 951 Tons an erster Stelle. Dann folgen Japan mit 11 Schiffen (Dampfer) von 51 215 Tons; Deutschland mit 4 (Dampfer) von 17 330 Tons; Holland mit 1 (Dampfer) von 14 570 Tons; Russland mit 12 (Dampfer) von 12 000 Tons; Rumänien mit 4 (Dampfer) von 9620 Tons; Norwegen mit 4 (Dampfer) von 9178 Tons; Frankreich mit 1 (Dampfer) von 4442 Tons; Schweden mit 2 (Dampfer) von 310 Tons; Amerika und Belgien mit 3 resp. 1 (Dampfer) von zusammen je 3800 Tons etc. etc. Ausserdem sind zu erwähnen 20 Dampfer und 16 Segler von zusammen 42 135 Tons, die zum Verkauf erbaut werden oder bei denen die Nationalität des Rheders nicht angegeben ist. Im Hinblick auf die Grösse der im Bau befindlichen Schiffe ist zu bemerken, dass 10 derselben unter 50 Tons, 15 zwischen 50—89, 97 zwischen 100—199, 43 zwischen 200 und 499, 34 zwischen 500—999, 53 zwischen 1000—1999, 54 zwischen 2000—2999, 6 zwischen 3000—3999, 15 zwischen 4000—4999, 19 zwischen 5000—5999, 11 zwischen 6000—6999, 4 zwischen 7000—7999, 1 zwischen 8000—8999, 1 zwischen 9000—9999 und 3 über 10 000 Tons sind.

Von den Schiffsbaudistrikten steht wieder Glasgow an erster Stelle. Dort wurden 87 Schiffe (86 Dampfer und ein Segler) von zusammen 100 969 Tons erbaut. Dann folgen Belfast mit 27 Dampfern von 147 242 Tons; Sunderland mit 4 Dampfern von 134 321 Tons; Newcastle mit 68 Dampfern von 129 731 Tons; Greenock mit 38 Schiffen (34 Dampfern und 4 Seglern) von 85 560 Tons; Middlesbro und Stockton mit 27 Schiffen (26 Dampfern und 1 Segler) von 67 514 Tons; Hartlepool und Whitby mit 17 Dampfern von 47 420 Tons und schliesslich Barrow, Maryport und Workington mit 10 Schiffen (7 Dampfern und 3 Seglern) von 11 035 Tons.

## Gerichtsentscheidungen.

**Sind die in den Hamburger Hafen einlaufenden Dampfer verpflichtet, sich der Führung eines Hafenlootsen zu bedienen?**

**Verpflichtung der Dampfer, auch bei der Einfahrt in die einzelnen Hamburger Häfen die ihnen durch Art. 21 der Kaiserl. Verordnung vorgeschriebene Seite zu halten.**

Aus einem die Klage abweisenden Urtheil des O. L. G. II vom 5. December 1896.

Die „Maas“, ein holländischer Dampfer, ist nach der nicht bestrittenen Angabe des Beklagten 174' engl. lang, 24' 9" breit, 13' 5" tief und hält 492 Registertons Brutto. Sie hat eine Compound-Maschine von 75 Pferdekraften, womit sie bei halber Kraft ca. 4 Knoten per Stunde macht. — Am 5. Decbr. 1895, Nachmittags zwischen 5— $\frac{1}{2}$  6 Uhr, traf die „Maas“ mit einer Ladung Stückgüter im Hamburger Hafen beim Wachtschiff ein unter dem Kommando des Böschlootsen Köser. Es war dunkel und regnerisch, ein sturmartiger Wind ging aus WNW. und die Fluth war sehr stark, sodass der Wasserstand ein sehr hoher war, auch war ziemlich viel Treibeis in der Elbe. Obwohl nicht nur dem Lootsen Köser, sondern auch dem Schiffer Giezen von seinen regelmässigen Fahrten zwischen Holland und Hamburg her dessen Hafen bekannt war, beschloss Giezen doch, einen Schlepper zur Assistenz, sowie einen Hafenlootsen zu nehmen. Nachdem signalisirt und die Maschine gestoppt war, kam der Schlepper „Germania“, aber ohne Hafenlootsen, und nahm die „Maas“ ins Tau. Die „Maas“ war nach dem Kaiserquai Schuppen 11 bestimmt. Um diesen zu erreichen, nahm sie den üblichen Eingang durch das Ostergatt, eine ca. 125 m breite Oeffnung in der sich an der Nordseite der Elbe hinziehenden, die Häfen schützenden Reihe von Duc d'Alben und Pfählen. Die beiden Ecken des Ostergatts sind je durch eine grosse Duc d'Albe flankirt, von denen die westliche (linke) ein grünes Licht, die östliche (rechte) ein rothes Licht zeigt. Diese östliche Duc d'Albe ist besonders stark; sie besteht aus 15 Pfählen, welche zur fraglichen Zeit zwar schon ca. 11 Jahre standen, aber, wie der sachverständige Zeuge Krohn glaubhaft bekundet hat, sich in gutem, haltbarem Zustande befanden. Das auf der Duc d'Albe befindliche rothe Licht, welches mit Petroleum gespeist wird, brannte. Zwischen der Duc d'Albe und den anderen Pfählen lag eine dem hamburgischen Staate gehörige Ramme, welche mit 7 Tauen an der Duc d'Albe befestigt war. Die „Maas“ soll nun, wie klägerischerseits behauptet wird, bei der Einfahrt in das Ostergatt gegen die bezeichnete Duc d'Albe und die Ramme angerannt sein, letztere beschädigt und erstere ganz ungerissen haben. Durch die Beweisaufnahme ist dieser Vorgang klar gestellt. Die „Maas“ ist mit ihrer Steuerbordseite etwas mittschiffs zuerst gegen die Ramme angestossen, sodass von deren 7 Befestigungen alle bis auf eine rissen und sie selbst einige Beschädigungen erlitt. Unmittelbar darauf hat die „Maas“, welche noch mit halber Kraft vorwärts ging, in gleicher Weise die Duc d'Albe getroffen. Der Beklagte wird als Bürge der „Maas“ wegen der Beschädigungen in Anspruch genommen.

Nachdem das O. L. G. zunächst ausgeführt, dass die Duc d'Albe in gutem Zustande war, wird fortgefahren. Es ist daher weiter zu untersuchen, ob die der Führung der „Maas“ gemachten Vorwürfe begründet sind, nämlich einmal, dass sie ohne Hafenlootsen eingefahren ist und dann, dass sie die Einfahrt durch das Ostergatt zu sehr von der Süd her genommen und sich nicht mehr nach dem westlichen Hafenlichte zu gehalten hat. Beide Vorwürfe sind nicht begründet.

Der Schiffer der „Maas“ gedachte mit Rücksicht auf das schlechte Wetter nicht, wie sonst, ohne Schlepper und Hafenlootsen in den ihm bekannten Hafen einzufahren, sondern beschloss, beiderlei Hülfen zu nehmen. Bei St. Pauli, wo die Hafenlootsen an Bord zu gehen pflegen und regelmässig auch



Schlepper bereit liegen, wurde die Maschine der „Maas“ gestoppt und signalisirt. Es kam daraufhin der Schlepper „Germania“, er brachte aber einen Hafenlootsen nicht mit und ebensowenig kam einer mit sonstiger Bootsgelegenheit. Weshalb dies nicht geschehen ist, entzieht sich der Kenntniss des Beklagten. Der Sachverständige Boeck etachtet, dass Hafenlootsen gewiss am Platze gewesen sein würden, dass aber deshalb keiner an Bord der „Maas“ gegangen sei, weil diese als sogenannter Wochen-dampfer nie einen Hafenlootsen nehme. Es steht nun aber garnicht im Ermessen des Führers eines in den hamburgischen Hafen einlaufenden Seeschiffes, ob er einen Hafenlootsen nehmen will oder nicht, sondern er muss vielmehr den Hafenlootsen, welcher eben ein Zwangslotse ist, nehmen, falls solcher an Bord kommt. Es ist daher nicht in das Ermessen des Schiffers, sondern umgekehrt in das Ermessen des Hafenmeisters resp. des Hafenlootsen gestellt, ob er ein einkommendes Schiff lootsen will oder nicht. (Vgl. die Urtheile des Hans. O. L. G. im Hptbl. der Hans. Ger.-Ztg. 1886 No. 59 und 1896 No. 15.) Deshalb durfte man auf der „Maas“ annehmen, dass entweder ein Hafenlootse nicht zur Verfügung stehe, oder dass die Hafenlootsen die Einfahrt für die „Maas“ in den ihr bekannten Hafen nicht für so gefährlich hielten, dass ein Hafenlootse nöthig sein werde. Die Führung der „Maas“ hatte daher nicht, wie der Sachverständige Boeck anzunehmen scheint, die geringste Veranlassung, ihren Schlepper wieder wegzuschicken, um einen Hafenlootsen zu holen. Dann hätte die „Maas“ etwa 10 Minuten lang mit gestoppter Maschine liegen müssen, was unter den damals obwaltenden Verhältnissen nicht ungefährlich war. Vor allem aber war nicht nur dem Schiffer Giezen der Hamburger Hafen bekannt, sondern es war ja auch der Böschlootse Köser an Bord, der gleichfalls den Hafen gut kannte, so dass ein Hafenlootse, wenn auch vielleicht angenehm, so doch gewiss nicht nothwendig war.

Was sodann die Navigirung der „Maas“ angeht, so wird ihr klägerischerseits der Vorwurf gemacht, dass sie die Einfahrt in das Ostergatt zu sehr von der Süd her genommen und sich nicht vielmehr von vornherein an der Nord gehalten habe, weil sie dann das Ostergatt in der Nähe des grünen Lichtes auf der westlichen Duc d'Albe passirt haben würde. Dass bei solchem Kurse ein Zusammenstoss der „Maas“ mit der östlichen Duc d'Albe und der daran liegenden Ramme vermieden worden wäre, liegt klar, aber nicht darauf kommt es an, sondern nur darauf, ob die durch die Beweisaufnahme klargelegten Umstände darthun, dass die Navigirung der „Maas“ fehlerhaft war und ihrer Besatzung zum Verschulden gereicht. Das zu bejahen, hat der als Sachverständiger vernommene Hafenmeister Boeck gewisses Bedenken getragen. Er macht wesentlich geltend, dass die „Maas“ einen gefährlicheren Weg gewählt habe, als den man in der Praxis der Hafenlootsen einzuschlagen pflege. Es ist nun auch nicht zu verkennen, dass für nach dem Sandthorhafen bestimmte, von St. Pauli herkommende Dampfer der Kurs an der Nord entlang ein besonders bequemer ist, da das regelmässig mit der Fluth aufkommende Schiff dann geradezu, wie Boeck es treffend ausdrückt, in den Sandthorhafen hineintreibt. Wie sich aber mit dieser Praxis die Vorschrift des Art. 21 der Kaiserlichen Verordnung, wonach ein Dampfschiff sich in einem engen Fahrwasser auf der Seite desselben, welche es am Steuerbord hat, halten soll, vereinigen lässt, das hat der Sachverständige nicht darlegen können. Die Zweckmässigkeitsgründe, wie sie von ihm angegeben sind, verdienen, wie dies namentlich vom R. G. in der Sache der „Lady Blessington“ (Hans. Ger.-Ztg. Hptbl. 1887 No. 29) ausgeführt ist, gegenüber der stringenten Anweisung des Art. 21 keine Beachtung. Das würde nur gemäss Art. 25 der Kaiserlichen Verordnung dann der Fall sein, wenn sie durch eine Verordnung der zuständigen örtlichen Behörde Anerkennung gefunden hätten. Eine solche Verordnung ist aber für die hier in Betracht kommenden Theile des hamburgischen Hafens

nicht erlassen. Insbesondere findet sie sich auch nicht in der vom Sachverständigen angeführten Bekanntmachung der Deputation für Handel und Schifffahrt vom 15. Nov. 1894 (Hambg. Ges.-Samml. 1894, II. Abth. S. 100—101). Diese befiehlt den Schiffsführern, welche das Fahrwasser innerhalb der Einfahrten zu den Quaihäfen oder in diesen selbst kreuzen wollen, ihre Fahrten so einzurichten, dass den die Quaihäfen befahrenden Seedampfschiffen die Fahrstrasse nicht versperrt wird, sie bestimmt aber nicht, welche Fahrstrasse solche Dampfer zu nehmen haben. Ebensowenig ist dies in der von dieser Bekanntmachung angeführten Bekanntmachung derselben Deputation vom 20. August 1866 (Ges.-Samml. 1866 S. 189) geschehen. Letztere macht den kleineren Fahrzeugen zur Pflicht, den einkommenden Dampfern freies Fahrwasser zu lassen, insbesondere sich an den Seiten des Fahrwassers zu bewegen.

Es kann daher der Führung der „Maas“ ihre Einfahrt in das Ostergatt von der Süd her an der östlichen Seite derselben nur dann als Verschulden angerechnet werden, wenn dies nicht „ohne Gefahr ausführbar“ war, weil dann, aber auch nur dann, die Regel des Art. 21 der Kaiserlichen Verordnung cessit. Eine solche Gefahr bestand, als die „Maas“ von St. Pauli aufwärts ging, nicht. Zwar setzten Wind, Strom und Fluth auf die östliche Duc d'Albe. Das nöthigte aber nur, nicht allzunahe an dieselbe heranzuhalten, nicht aber — denn das Ostergatt ist ca. 125 m breit — auf der entgegengesetzten Seite einzufahren. Der Schiffer Giezen hat daher nicht gegen eine gesetzliche oder sonstige obrigkeitliche Vorschrift oder eine anerkannte Regel der seemännischen Praxis verstossen, als er zunächst seinen Kurs auf das rothe Licht setzte, um dann mit Steuerbordruder die Einfahrt zu machen. Da die „Maas“ durch Strom, Sturm und Eis nach Süden weiter abgedrängt wurde, so musste hart Steuerbordruder gegeben werden. Dann dieses Manöver kam das rothe Hafenlicht über Steuerbord. Wie gross der seitliche Abstand zwischen dem Schlepper der „Maas“ und der östlichen Duc d'Albe war, steht nicht fest. Es ist aber sicher, dass ihr Kurs ein freizeigender war, dass sie trotz der sie nach Osten drückenden Macht der Elemente die Duc d'Albe und die Ramme nicht berührt, sondern in einem nicht unerheblichen Abstände passirt haben würde, wenn nicht gerade im Augenblick der Einfahrt sich der Schleppzug der „Maas“ ein unvorhergesehenes Hinderniss in den Weg gelegt hätte, ein anderer Schleppzug, bestehend aus einem Schlepper und einer Schute.

## Vermischtes.

Einer der hervorragendsten englischen Rheder, Mr. Ismay, der Präsident der „White Star Line“ machte bei einer Festrede auf die Bedeutung und die Tüchtigkeit der deutschen Handelsmarine aufmerksam. Mr. Ismay nimmt Bezug auf die Mittheilung einer Londoner Zeitung, welche berichtet, „dass bei der Thronbesteigung der englischen Königin am 20. Juni 1837 die Admiralität ein schnelles Depeschenboot abschickte, um New-Schottland die frohe Kunde des Thronwechsels zu überbringen. Das Boot langte am 10. August in seinem Bestimmungsort Belfast an, nachdem es sieben Wochen mit ungünstigen Winden und Strömungen zu kämpfen hatte.“ „Dieses“, meint Mr. Ismay, „klingt heute wie eine Mär des Mittelalters, da man gewohnt ist, in fünf bis sechs Tagen den Northatlantic zu durchqueren. Aber selbst die gegenwärtige grosse Geschwindigkeit der Schiffe kann nach Mittheilungen der Presse noch erhöht werden; falls unsere Zeitungen nicht falsch unterrichtet sind, wird dem Uebertretung in der Schnelligkeit in nächster Zeit durch einen Dampfer „made in Germany“ erzielt werden. Der Norddeutsche Lloyd baut für seine New-Yorker Linie zwei Dampfer, welche die Dimensionen der „Lucania“ und „Compania“ übertreffen

sollen nach die Schiffe an Schnelligkeit noch überflügeln. Die Hamburg-Amerika-Linie, eine andere bedeutende deutsche Gesellschaft, baut ein Schwesterschiff zur „Pennsylvania“, dem an Tonnengehalt grössten Frachtdampfer des atlantischen Handels, neben drei 12000 Tons grossen Doppelschrauben-Schiffen. Ich muss sagen,“ so schliesst der Redner, „dass dem deutschen Unternehmungsgeist alles Lob gebührt, da er die Wichtigkeit seiner Handelsflotte einsieht und derselben seine Unterstützung verleiht.“ Jedenfalls können diese Worte den deutschen Rhedern beweisen, wie eine englische Autorität ersten Ranges auf dem Gebiet des Schifffahrtswesens über die Bemühungen und Erfolge der deutschen Handelsmarine denkt.

**Englische Gerichtsverhandlung.** Das englische Gericht hatte in letzter Zeit Gelegenheit einen Fall zu behandeln, der nicht ganz ungewöhnlich, aber sonst stets zwischen Rheder und Schiffmann unter der Hand abgemacht wurde. Die Section 51 der Merchant Shipping Act des Jahres 1894 bestimmt, dass ein von einem englischen Schiff im Auslande abgemustertes Schiffmann das Recht hat seine „home passage“ zu beanspruchen. Dieses Gesetz ist nun allmählig von den Seeläuten zu ihren Gunsten falsch ausgelegt worden und auch häufig den Rhedern gegenüber mit Erfolg geltend gemacht. Jeder englische Seemann glaubte unter „home passage“ im Sinne dieses Gesetzes eine Zurückbeförderung nach dem englischen Hafen zu verstehen, von welchem das Schiff seine Reise gemacht hat, während der Gesetzgeber, wie der nachfolgende Spruch beweist, einen englischen Hafen überhaupt nicht. Da aber von Seiten der Rheder bis jetzt immer die geringen Mehrkosten auf Reclamation der Seeläute bezahlt wurden, kam man in den Kreisen der Letzteren schliesslich so weit, dass die „home passage“ die Reise nach dem Wohnort eines jeden Seemannes zu verstehen. Diese Illusionen der Seeläute sind nun durch den folgenden Fall total vernichtet. Im Juli 1896 wurde der Matrose Edwards an Bord des D. S. „Capanor“, der der Rhederei Steel Young & Co. gehörig, gemustert und sich verpflichtet gegen eine Heuer von 4 £ Dienste zu thun. Die Rhederei hatte sich das Recht ausbedungen jeden der Mannschaft in einem zwischen der Elbe und Brest gelegenen Hafen zu mustern, wenn der Kapitän es im Interesse des Schiffes für nöthig halte. Am 27. November 1896, während das Schiff in Antwerpen lag, wurde Edwards abgemustert und erhielt vom hiesigen Konsul die bis zum Tage verdiente Heuer ausbezahlt. Der abgemusterte verlangte vom Kapitän nach West-Hartlepool auf freier Beköstigung gesandt zu werden. Diesem Wunsch kam der Schiffsführer nach Rücksprache mit dem dortigen Konsul nicht nach, sondern sandte Edwards mit dem nächsten Dampfer nach Grimsby, ohne die Unterhaltungskosten zu bezahlen, welche wie der Matrose angibt die Summe von 1 £ 3s 4d erreicht haben. Diese angeführte Summe ist zur Beköstigung während der Reise von Antwerpen nach Grimsby und für Eisenbahnfahrgeld von Grimsby nach West Hartlepool verwandt. Nachdem Edwards vergebens die Rhederei um Erstattung seiner Mehrausgaben angegangen, wandte er sich an das englische Gericht. Mr. Justice Collins, welchem die Entscheidung dieses Falles oblag äusserte sich in folgender Weise: Es steht fest, dass die Rhederei verpflichtet ist einem im Auslande abgemusterten Schiffmann, auf seinen Wunsch eine freie „home passage“ zu zahlen. Nun wird aber von der einen Seite nachdrücklich geltend gemacht, dass, unter „home“ ein Hafen im Vereinigten Königreich zu verstehen ist, von anderer Seite, dass der Hafen gemeint ist, von dem das Schiff seine Ausreise gemacht. In dem vorliegenden Falle ist die Annahme der beklagten Partei die allein richtige, denn der Kapitän des Schiffes ist dem Gesetz in jeder Weise nachgekommen, er hat nach vorheriger Rücksprache mit dem Konsul des Schiffmanns eine freie Passage nach Grimsby also nach England bezahlt. Mr. Justice Collins meinte, dass es nicht die

Meinung des Gesetzgebers gewesen sei unter „home“ den speciellen Hafen zu verstehen, von welchem das Schiff ausgegangen; besonders in diesem Falle halte er die Ansprüche des Klägers für ungerechtfertigt, da Grimsby in der nächsten Umgebung von West Hartlepool liege und deshalb in weitgehendster Bedeutung dem Sinne dieses Gesetzes nachgekommen sei. Dieser Fall ist für englische Rheder von grosser Wichtigkeit, hat jedoch für deutsche Seeleute und Rheder nicht ein gleiches Interesse, da das deutsche Gesetz sich über diesen Punkt sehr präcise ausdrückt und deshalb zu Meinungsverschiedenheiten und Klagen wenig Gelegenheit bietet.

**Dampfkranne neuer Construction für den Betrieb der Qual-Verwaltung** werden zur Zeit in Hamburg am Dalmannquai beim Schuppen 16 zusammengestellt, um dann als Probekranne am Sandthorquai und am Kaiserquai dem Betrieb übergeben zu werden. Die bisher an den Staatsquaianlagen im Betrieb befindlichen Kränne, sind sogenannte „Hubkolben-Kränne“, die verhältnissmässig zu ihrer Arbeitsleistung einen sehr grossen Dampfverbrauch haben. Die neuen Kränne sind nach Angaben des Ober-Maschinenmeisters Krautschopp, nach dem für den Betrieb der Quaiverwaltung vollständig neuen System der „Winden-Kränne“ hergestellt. Die Feuerungs- und Kesselanlage ist dieselbe wie bei den alten Kränen. An Stelle des Cylinders nebst Zubehör tritt aber eine Dampfwindeneinrichtung derselben Art, wie sie auf den modernen Dampfschiffen in Gebrauch sind. Der Draht oder die Kette, womit die Last gehoben wird, dreht sich um eine Welle. Diese Kränne sollen, obgleich sie 2½ Tons heben, viel weniger Dampf brauchen als die alten, die nur 1½ Tons heben können. Diese Winden-Kränne können auch ohne bedeutende Umänderung für elektrischen Betrieb abgeändert werden. Es ist dann nur die Feuerungs- und Kessel-Anlage wegzunehmen und an deren Stelle ein elektrischer Motor anzubringen. Es wird beabsichtigt, an Stelle aller auszurangirenden Kränne alter Construction solche des neuen System einzuführen. Bei den neuen Kränen sind auch die sonstigen im Betrieb der alten Kränne erkannten Mängel beseitigt worden. An Stelle der bei den alten Kränen gebräuchlichen hydraulischen Bremsen, deren Brems-Cylinder im Winter häufig durch Gefrieren des Wassers sprangen, wodurch der Kran dienstuntauglich wurde, sind Band-Bremsen eingeführt, die mit Congression arbeiten. Die massiven Ausleger, die bei heftigem Winde oft nicht gedreht werden konnten, weil sie zu viel Fläche boten, sind durch eine Construction aus Spanten ersetzt, die dem Winde nur sehr geringen Widerstand leisten.

Am 7. April hielt in London die „Institution of Naval Architects“ ihre Frühjahrsgeneralversammlung ab, wobei ausser verschiedenen hervorragenden Fachleuten auch die Herren C. F. Laeisz und Otto Schlick anwesend waren. Den Vorsitz führte der Präsident der Vereinigung, Earl of Hopetoun. Vom Secretär des Vereins wird der Jahresbericht verlesen, nach welchem die Association auf ein Jahr zufriedentstellender Arbeit und bemerkbaren Fortschritts zurückblicken kann, ferner wurde erwähnt, dass die Finanzlage des Vereins eine günstige zu nennen sei und eine Zunahme von 113 Mitgliedern konstatiert werden könne. Im Bericht wurde die letzte Sommerversammlung erwähnt, welche bekanntlich in Hamburg stattgefunden, dabei kam man noch einmal auf die lebenswürdige Aufnahme, welche den Mitgliedern zu Theil geworden war zurück und sprach nochmals seinen Dank aus. Der Bericht meldet weiter, dass die Association in diesem Sommer anlässlich des sechzigjährigen Regierungsjubiläums der Königin beschlossen habe in dem Imperial Institute in London einen „Internationalen Congress of Naval Architects and Marine Engineers“ abzuhalten, der Prinz of Wales hat versprochen zu dieser Sitzung das Ehrenpräsidium

übernehmen zu wollen. Der Secretär verlas ferner dass dem Herrn A. Dietrich, Chefconstructeur der Deutschen Marine, die Goldmedaille des Jahres 1896, für sein Werk „Fortschritte in dem Entwurf und dem Bau deutscher Kriegsschiffe“, ferner Herrn Andreas Meyer, Oberingenieur Hamburg eine extra Goldmedaille für seine Abhandlung „The Maritime Position and Principal Features of the Port of Hamburg“, ausserdem Herrn O. Bruhn eine Prämie für seine Arbeit „Die Geometrie in Verbindung mit der Stabilität der Schiffe“, von der Institution of Naval Architects verliehen seien. Darauf macht der Vorsitzende auf den grossen Fortschritt im Schiffbauwesen der englischen Kriegs- und Kauffahrteimarine des letzten Jahres aufmerksam, wobei hervorgehoben wurde, dass die für fremde Rechnung gebauten Schiffe ein grosses Contingent bilden. Im ferneren Verlaufe der Sitzung wird noch über die Zukunft der Segelschiffe und über Bauprämien gesprochen, zuletzt von A. Durston ein Vortrag über die englische Kriegsmarine gehalten.

**Schiffbau.** Die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg hat mit der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft in Flensburg den Neubau eines Dampfers abgeschlossen von folgender Grösse: Länge 420'. Breite 50', Tiefe 32' engl., Ladefähigkeit 8500 Tons. Der Dampfer erhält Maschinenkraft für eine Schnelligkeit von 12½ Knoten.

Der Mangel an Quaischuppen im Hamburger Hafen, welcher zuerst Mitte vorigen Jahres hervortrat, macht sich bei dem Aufschwung des Handel und Schifffahrt in letzter Zeit genommen, immer mehr zum Nachtheil der Rheder geltend. Der grosse Andrang von neuen Schiffsladungen wird täglich fühlbarer und, obgleich die Schiffe bei den Quaianlagen einander längsseits liegen, wodurch die Arbeiten mit den grössten Schwierigkeiten und erhöhten Betriebskosten bewerkstelligt werden, treffen doch fortwährend Schiffe im hiesigen Hafen ein, die tagelang auf ihre Abfertigung warten müssen. Wie gross der Schaden für die Rhedereien ist, die solchen Kalamitäten ausgesetzt, lässt sich daraus ermassen, dass mittelgrosse Passagierdampfer eine tägliche Einbusse von 1000 bis 1500 Mk. erleiden, wenn sie auf ihre Abfertigung warten müssen. Zu diesen Einbussesummen kommen dann später noch die ganz bedeutend erhöhten Betriebsunkosten, die durch Nacharbeit entstehen, weil die Entlössung infolge des entstandenen Zeitverlustes beschleunigt werden muss. Bei der Hamburg-Amerika-Linie kommt es nicht selten vor, dass drei oder vier Dampfer an den Duc d'Alen auf ihre Abfertigung warten, weil einmal kein Liegeplatz am Quai vorhanden ist und ausserdem die Schuppen mit Ladungsartikeln überhäuft sind, wodurch eine geraume Zeit beansprucht werden muss, genügenden Platz herzustellen zu können. Mit sichtlich Genugthuung ist daher der Antrag des Senats um Erweiterung und Vergrösserung der Quaianlagen, welcher mit grosser Majorität von der Bürgerschaft angenommen ist, zu begrüßen.

## Kleine Mittheilungen.

Die auf den 21. d. M. in Geestemünde angesetzte Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann ist auf den 25. d. M. Morgens 8 Uhr verlegt worden.

Die von der Colonisationsgesellschaft in Hamburg, mit den in Frage kommenden Dampfer-Gesellschaften geführten Verhandlungen haben zu dem Resultat geführt, dass der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft sich erboten haben, den Passagepreis nach Süd-Brasilien für Zwischendeckspassagiere in den nächsten drei Jahren auf 100 Mk. für die erwachsene Person festzusetzen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 12. April. An Eingängen lagen vor: ein Schreiben der dramatischen Gesellschaft Olympia, welche zum Besten des „Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger auf hoher See“ eine Wohlthätigkeits-Vorstellung veranstaltet und die Mitglieder bittet, hieran theilzunehmen; ein Brief des Herrn Spillmann, in welchem er den Verein ersucht, der englischen „National seafishery protection association“ die Stellungnahme des Vereins in Bezug auf die Wegerechtsfrage der Fischdampfer mitzuthemen. Der Vorsitzende berichtet, die vom Verein in dieser Frage früher gefassten Beschlüsse der englischen Seefischervereinigung übermittelt zu haben. Als Mitglied in den Verein wird Herr M. Kayser aufgenommen und ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen. Darauf wird zur Tagesordnung „Besprechung der neuen Seemannsordnung“ übergegangen. Die einzelnen Paragraphen werden vom Vorsitzenden verlesen und ohne Debatte bis zum § 40 angenommen. Zu letzterem Paragraphen brachte der Verein Deutscher Seesteuerleute einen Abänderungsvorschlag ein, welcher in seiner ursprünglichen Fassung abgelehnt wurde, jedoch zur Folge hatte, dass nach längerer lebhafter Debatte die Vorschläge der technischen Commission einer Modification unterworfen wurden und der § 40 folgenden Wortlaut erhielt:

§ 40. Wenn die Zahl der Mannschaft, welche zur Bedienung des Schiffes und der Maschine bestimmt ist, sich während der Reise vermindert und nicht wieder ergänzt wird, so sind, mit Ausnahme der Hafenliegezeit, die dadurch ersparten Heuergelder unter die verbleibenden Schiffsleute derselben Kategorie nach Verhältniss der Heuer und der geleisteten Mehrarbeit zu vertheilen. Ein Anspruch auf die Vertheilung findet jedoch nicht statt, wenn die Verminderung der Mannschaft durch Entweichung herbeigeführt ist und die Effekte des entwichenen Schiffsmannes nicht an Bord geblieben sind. Absatz 2. Wenn die Zahl der Mannschaft, welche zur Bedienung des Schiffes und der Maschine bestimmt ist, sich während der Reise verringert, so muss der Schiffer diese ergänzen, sofern die Umstände eine Ergänzung erfordern zulassen.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 14. April. In den Verein als Mitglieder aufgenommen wurden Kapt. Dinklage, Abtheilungsvorsteher in der Seewarte, und Kapt. Koehler vom Dampfer „Babitonga“. An Eingängen lagen vor: Ein Schreiben der norwegischen Schiffsführervereinigung, welche mittheilt, den Verein in Bezug auf die Beschwerden über die Befuerung des East Goodwin Feuer-schiffes zu unterstützen. Anlässlich des im Mai stattfindenden 50jährigen Jubiläums der Hamburg-Amerika-Linie beabsichtigt Professor Brinkmann eine darauf bezügliche Ausstellung zu veranstalten; die Vereinsmitglieder werden gebeten, alle in ihren Besitz befindlichen Modelle, Bilder oder irgend welche andere Gegenstände, welche auf die ersten Entwicklungsjahre der Packetfahrt Bezug haben, Professor Brinkmann leihweise auf die Tage der Ausstellung zu überlassen. Darauf wird vom Vorsitzenden ein Artikel über Nothsignale verlesen, welcher Mittheilungen über die Einführung eines ganz bestimmten und auffallenden Signals seitens der „North of England Protection and Indemnity Association“ macht. An dieses Thema knüpft sich eine längere lebhafte Debatte. Im Allgemeinen wird die Aussicht aufrecht erhalten, dass ein auffallendes und aufsteigendes Nothsignal von Nutzen und erforderlich sei. Der Vorsitzende äussert sich mit der englischen „ship master society“ in Betreff dieser wichtigen Angelegenheit in Verbindung zu setzen. In Anbetracht dieser für die Schifffahrt ausserordentlich wichtigen Frage beabsichtigt man in der nächsten Sitzung hierüber noch einmal zu conferiren. Nächste Sitzung 21. April.



### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 8. April stattgefundenen ausserordentlichen General-Versammlung, welche gut besucht war, wurden zunächst 3 Herren in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen vor: drei Schreiben von Mitgliedern aus Hongkong, Kiel und hier; ein solches eines hiesigen Vereins, die Austrittserklärung eines Herrn. Auf der Tagesordnung stand die Beschlussfassung über eine weitere Ausführungsbestimmung zum Statut der Effektenversicherung auf Gegenseitigkeit und wurde der betr. Antrag des Verwaltungsrathes von der Versammlung einstimmig angenommen. Hierauf wurde auf das zu letzter Versammlung eingegangene erste Rundschreiben des Deutschen Nautischen Vereins zurückgekommen und beschlossen, die von diesem Vereine s. Zt. beschlossenen Abänderungsvorschläge zur Seemannsordnung der Commission des Deutschen Nautischen Vereins als Anträge zu unterbreiten. Ferner wurde beschlossen, eine Eingabe beim Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins zu machen, dahingehend, dass auch unser Verein bei den Sitzungen dieser Commission vertreten sein möchte. Hierauf wurden noch zwei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 14. April 1897.

Die allgemeine Lage des augenblicklichen Frachtenmarktes ist folgende: Reissfrachten sind äusserst flau und notirt man für prompte Beladung von Rangoon oder Saigon nach Europa, von Bangkok nach dieser Richtung wird 18/0  $\frac{1}{3}$  direct für Juni-Beladung notirt. Petroleum-Frachten von Newyork sind eher einen Schatten werth. Der Markt für Holzfrachten von West-Indien ist etwas matter geworden und liegen jetzt einige Ordres von dieser Richtung vor. Getreidefrachten vom Laplata sind nicht zu haben, doch wird für ein grösseres Schiff 10/—, für Getreide 13/— für Quebracho notirt nach Europa. Getreidefrachten nach der Westküste sind noch im Markt. Salpeterfrachten sind nach wie vor äusserst flau. Frachten von Californien sind unverändert.

Im Uebrigen beziehen wir uns auf nachstehende Abschlüsse:  
 „Est Dalbousie“ Tocopilla/U. K. Cont. 16/—  $\frac{1}{3}$  1,3, Kohlen.  
 „Alarfoyle“ Salpeterplatz/San Francisco 9/— f. c., Salpeter.  
 „Fish of Forth“ Newcastle N. S. W. Westküste S. A 13/— 6 d. direct, Kohlen.

„Brendra“ Newcastle N. S. W. San Francisco, 12/3 100 T., 12/— 150 T., 11/9 200 T. Löschchen.

„Cardiff“ Cardiff/Singapore 17/—, Kohlen.

„Afton“ Cardiff/Monte Video 17/6, Kohlen.

„Algoa“ „ „ Algoa Bay 21/6, „

„Leith“ Leith/Rio de Jan. 18/—, Kohlen.

„George Thomson“ Leith/Rio de Jan. 17/9, Kohlen.

„Mabla Bay“ Montrose/Freemantle 80/—, Holz.

„Jupiter“ 720 T. R. Newyork/Adelaide £ 1550.—.

„Prince George“ Calcutta/Mauritius 13 Annas, Reis.

„Kains Isle“ Puget Sound oder Burrards Inlet/U. K. Cont. 37/6  $\frac{1}{3}$  2/6 direct, Lumber.

„Hawthornbank“ Java/Azoren f. o., Canal oder Delaware f. o. U. K. Cont., Ver. Staaten, 20/— 1900 T., Zucker.

„Maignair“ Calcutta/Neu Seeland 20/— und zurück nach U. K. Cont. 25/6.

„H. E. Watson“ Antwerpen/Sydney 15/— pr. T. d. w. für 2000 T. Stückgüter.

„Sierra Cadena“ San Francisco/U. K. H. A. D. 17/6 spot Weizen und/oder Gerste.

„Armada“ Manilla/Liverpool 31/3, Hanf.

„Glyndale“ Cardiff/Reunion 20/—, Kohlen.

„Smiths Campa“ Swansea/San Francisco 15/6 100 T., 15/3 150 T. Löschchen.

„Pythomene“ Cardiff/Rio d. J. 18/—, Kohlen, opt. 18/6, Fuel.

„Indian Empire“ Cardiff/Cap 19/—, Kohlen.

„Wynford“ „ „ / „ 19/— „

„Willscott“ „ „ / „ 19/— „ (Schiff geht in Ballast von Cap nach Cardiff, um dort wieder nach dem Cap zu laden.)

„Cupica“ Hamburg/Chittagong 14/6, Salz.

„Bristol“ Newyork/Port Elizabeth 22/— pr. T. d. w.

„Gluista“ „ „ Japan 18c., Petroleum.

„Antarctic“ River Plate/Corral oder Valparaiso 18/—, Getreide.

„Rising Star“ Salpeterplatz/U. K. Cont. 16/—  $\frac{1}{3}$   $\frac{1}{3}$  direct.

„Crown of England“ San Francisco/U. K. H. A. D. 20/6 April-, 21/6 Mai-, 23/— Juni-, 24/6 Juli-, 27/— Aug.-Abladung, Weizen, Mehl und/oder Kaufmannsgüter.

„Stjorn“ Newcastle N. S. W./San Francisco 12/3, Kohlen.

„Beechholm“ Clyde/Capetown 17/6, Kohlen.

„Sierra Miranda“ Rangoon od. Bassein/U. K. Cont. 17/6, Reis.

„Himalaya“ London/San Francisco 14/6, Cement.

„Dominian“ Cardiff/Algoabay 20/—, Kohlen.

„Ochertyre“ „ „ 21/— „

„Ellerslie“ „ „ Rio de Janeiro 17/6, Kohlen.

„County of Clare“ 1498 T. R., Newyork-Sydney £ 2500.—, Lumpsum.

„Waterloo“ San Francisco/U. K. Cont. 45/—, Redwood.

„Annie Thomas“ Puget Sound oder Burrards Inlet/Melbourne und Adelaide 37/6, option Port Pirie 35/—, Lumber.

„Forthbank“ Port Pirie/U. K. Cont. 21/6, opt. Mittelmeer 23/—.

„Allerton“ Pensacola/U. K. Cont. 95/— pr. Std.

„Lilian L. Robbins“ Newyork/Japan 20  $\frac{1}{2}$  c. 1, 21  $\frac{1}{2}$  c. 2, Aug./Sept., Petroleum.

„Gertrud“ Newyork/Japan 21 c. 1, 22 c. 2, June/Sept., Petroleum.

„Maria T.“ Savannah/Liverpool 85/— Timber.

„Dovenby“ Port Pirie/U. K. Cont., 20/6  $\frac{1}{3}$  6d., direct, Erz.

„Auguste“ Colombo/Cochin/Newyork 21/3, 200 T., zur halben Rate, Mai/Juni.

„Natuna“ Middabro/Freemantle 19/9, Schienen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 2. April 1897.

Die Lage unseres Dampferfrachtenmarktes hat seit unserem letzten Bericht keine Aenderung erfahren. Neue Abschlüsse für volle Ladungen sind als ausgeschlossen zu betrachten; ähnliche Aussichten haben einzelne Waarenpartien, da der Bedarf für letztere sehr gering ist und beständig abnimmt. Zeitweilig beschränkt sich auch das Geschäft in Getreide mehr denn je auf ältere Contracte, und die Raten hängen von dem augenblicklichen Anspruch bezüglich der Grösse und Position, sowie den Ansichten der Rheder wegen der Löschhäfen ab. Für Shanghai ist auf dem Londoner Markt ein Abschluss zu 33c. gemacht, die Vershiffer von Kistenöl scheinen geneigt, niedrigere Raten abzuwarten. Der Bedarf nach Berth-Räume nach dem fernen Osten ist zum Theil durch einige auf Zeit genomme Boote gedeckt; doch besteht noch einiger Bedarf nach Schienen und Eisenbahnmateriel, trotzdem schon grössere Contracte am hiesigen Markte abgeschlossen zu sein scheinen. Von den Holzhäfen sind noch weitere Abschlüsse zu verzeichnen, doch werden die Ordres von dort allmählig zu früheren Raten gedeckt. Bretterfrachten von den Provinzen zeigen in Folge grösserer Abschlüsse, welche von dort in letzterer Zeit stattfanden, einen Rückgang. Das Geschäft für Segelschiffe war ziemlich ruhig, da das Angebot und die Nachfrage sehr begrenzt war; wir haben keine besondere Aenderung zu melden. Frachten für Kistenöl nach dem fernen Osten machen die einzige Ausnahme, weil einige Abschlüsse in Folge des augenblicklich freieren Angebots für diese Fahrt einen kleinen Rückgang aufweisen.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	2 1/2 a 2 3/4 d.	12/6	10	10a 12/6
London, Dpfr.	3 1/4 d. April	17/6	12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	2 1/4 d.	17/6	10/	15a 17/6
Bristol	3 1/4 d.	20/	12/6	17/6
Hull	3 1/4	20/	15/	15a 17/6
Leith	4d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	3 1/4 d.	22/6a 25/	15/	15a 17/6
Hamburg	50 s	90 s	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	6 1/2 c.	20 cts.	14 cts.	12a 16c.
Amsterdam	6 1/2 c.	20 cts.	14 cts.	12a 16c
Copenhagen	2/6	22/6	20/	25/
Bordeaux	3 1/4	35 cents.	30c.	S 8.
Antwerpen	3d.	20/	15/	17/6a 20
Bremen	50 s May	22c.	20 c.	12c.
Marseille	2/9.	22/6a 25/	17/6	20a 22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 17 1/2 c. — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 9-64d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dpfr.	2/10 1/2	2/10 1/2	2/7 1/2	2/10 1/2
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/a 3/	22c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segl.	18 c.	20c.	17 1/2 c.	20 1/2 a 21c.

## Büchersaal.

**Aufgabensammlung für Seefahrtsschulen** von Albrecht Mühl-  
 eisen, Navigationslehrer in Bremen, Verlag von M.  
 Heinsius Nachfolger, Bremen.

Das vorliegende Buch soll, wie schon sein Titel besagt,  
 als Leitfaden in Seefahrtsschulen benutzt werden. Der Ver-  
 fasser hat die Absicht, dem Schüler ein Lehrbuch an die Hand  
 zu geben, welches den Seemann in den Stand setzt, sich in  
 Lösung derjenigen Aufgaben auf dem Gebiete der Geometrie,  
 Arithmetik und Stereometrie zu üben, welche ihm im Allge-  
 meinen grössere Mühe verursachen. Der Zweck des Buches,  
 das lästige Diktiren der Aufgaben überflüssig zu machen, um  
 dadurch Zeit für den Unterricht zu gewinnen, scheint in Folge  
 der knappen und übersichtlichen Zusammenstellung, welche  
 durchweg das Buch auszeichnet, erreicht; ebenso wird bei  
 einiger Aufmerksamkeit und Ausdauer jeder etwas vorgebildete  
 Seemann diese Aufgabensammlung zum Selbststudium erfolg-  
 reich benutzen können und beabsichtigt er sich auf den Besuch  
 der Schifferschule vorzubereiten, so ist ihm ein Hilfsmittel von  
 grosser Bedeutung zur Seite gestellt.

Ein neu entdecktes Antisepticum und Desinfektionsmittel  
 „Chinosol“, das in der letzten Zeit viel besprochen wird, hat  
 sich unter den Aerzten und im Publikum schnell viele Freunde  
 erworben, zumal es sehr praktisch ist und überraschende Erfolge  
 namentlich in der Heilung von Wunden giebt. Neuerdings  
 wird es auch in der Schifffahrt zur Reinigung bez. Desinficir-  
 rung der Kajüten, Mannschaftsräume etc. verwendet. Obgleich  
 der Preis des Chinosols per Kilo anscheinend hoch ist, so kann  
 man doch sehr billig damit arbeiten, weil es sehr wirksam ist  
 und daher kleine Quantitäten sehr weit reichen. Dabei ist es  
 aber ganz unschädlich und man braucht nicht bange zu sein,  
 dass man einmal zu viel nehmen kann, schaden kann man da-  
 mit nicht. Zur Bequemlichkeit des Publikums bringt die Fabrik  
 auch Chinosol-Tabletten à ein Gramm in den Handel, sodass  
 man das Gewicht leicht abtheilen kann. Ich gebe nun einige  
 Vorschriften für den Gebrauch, die manchem nützen können.  
 Es ist praktisch, eine Auflösung von Chinosol in Wasser vor-  
 rätig zu halten, die man sich herstellt, indem man ungefähr  
 drei Gramm Chinosol oder drei Chinosol-Tabletten in einer  
 Flasche Wasser auflöst; man hat dann, da eine Flasche = 1/2  
 Liter ist, eine Chinosollösung von 1 : 250. Bei frischen Wun-  
 den ist diese Lösung reichlich stark und kann man noch einen  
 Theil davon mit zwei Theilen Wasser verdünnen. Je älter und  
 eitriger eine Wunde ist, desto stärker muss die Lösung sein.  
 Alle Wunden reinige man zunächst mit einer lauwarmen ver-  
 dünnten Lösung und mache dann einen feuchten Verband mit  
 einer stärkeren Lösung; diesen Verband erneuere man Morgens  
 und Abends und die Wunde wird schnell geheilt. Eitergänge  
 und Fisteln muss man gut ausspritzen. Nachdem man bei  
 Menschen mit Chinosol wundervolle Erfahrungen gemacht hat,  
 hat es sich wie oben bereits erwähnt auch zur Desinficirung  
 der Schiffsräume sehr bewährt.

Für Schifffahrtskreise dürfte besonders das patentierte Ver-  
 fahren des Regierungs-Baumeisters M. Seemann aus Be-  
 von grossem Interesse sein. Das Seemannsche Verfahren zur  
 Vernichtung von Hausschwamm, Stock und Schimmel sowie  
 zur Reinigung von Mannschaftslogis, Laderäumen, Closets etc.  
 D. R. P. 76877 vernichtet diejenigen Organismen, welche als  
 Krankheitserreger zerstörend wirken, durch Ausdörrung mit  
 heisser Trockenluft oder durch Dämpfung mit gasförmigen  
 chemischen Mitteln. Durch eine grosse Anzahl von Versuchen  
 ist erwiesen, dass sich bei diesem Verfahren das Chinosol in  
 Dampfform verwendet, ganz ausserordentlich eignet, um die  
 Pilzgebilde, Bacillen etc., ihrer Lebensfähigkeit zu berauben.  
 Chinosol ist am hiesigen Platze durch die Fabrikanten Franz  
 Fritzsche & Co, Hamburg-Uhlenhorst zu beziehen.

## WILH. RUMP, HAMBURG

Kontor: Huxter 15

empfiehlt:

Schiffsplatten, Schiffswinkel, U-Eisen (Channels), Bulb-  
 und Teebulb-Eisen, Luken-Eisen, Reeling-Eisen etc.;  
 Kielstücke, Hintersteven, Ruderrahmen, Kurbelwellen,  
 Schraubenwellen etc. aus Schmiedeeisen und Stahlguss,  
 Schiffs- und Kesselnieten, Kesselbleche, -Böden, -Flamm-  
 rohre, Purves Patent ribbed Steel Flues, Serves Patent  
 ribbed Boiler Tubes, Messing-Condensatorröhren und  
 Rohrplatten, Kupferröhren, Schiffsmaschinen - Tele-  
 graphen, Schiffsschrauben, Hammonia-Weissmetall (vor-  
 zügliches Lagormetall), Werkzeug-Gussstahl, Delta-Metall.

Dr. Thomalla's Unterleide



3 Ehrendiplome, 8 gold.  
Medaillen.

Gesetzlich geschützt.

Ebenso angenehm im Sommer als im  
Winter zu tragen.

Unterschicht nimmt keinen Schwere  
auf, die äussere Schicht gut aufsaugend.

Der Körper bleibt stets trocken.

Alleinig concess. Fabrikant:

**C. Mühlringhaus, Pet. Joh. Sohn,**  
Lennep.

Niederlagen an allen grösseren Plätzen.  
Broschüre u. Preisliste gratis u. franco.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltenen Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1897 No. 17.

Hamburg, den 24. April

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Ueber Segeln im grössten Kreise. — Der Einfluss des Windes und des Luftdruckes auf die Gezeiten. — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachten-entrie. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der Entwurf eines neuen Signalbuches ist nun veröffentlicht. Die bedeutendste der Neuerungen, die eingeführt sind, besteht, wie wir bereits längerer Zeit mitzutheilen in der Lage waren, in der Einführung von Vokale bedeutenden Flaggen, dass man nunmehr in der Lage ist, aus den Buchstabenflaggen direkt Wörter zusammenzusetzen. Man ein bestimmter Pennant über dem Signal gesetzt wird, so bedeutet Dies, dass das Signal nicht nach der Bedeutung seiner Buchstaben abgelesen ist, ohne dass man weiter auf den Code zurückzugreifen braucht. Durch Einfügung der Vokal-Flaggen ist die Gesamtzahl derselben nunmehr auf 26 gestiegen, sodass fortan die Möglichkeit vorhanden ist, 375 076 Signale zu geben, statt früher nur 78 660. Schon die Zahl der mit einer oder drei Flaggen zu gebenden Mittheilungen hat eine so bedeutende Erweiterung erfahren, dass die wichtigsten allgemeinen Signale unter diese Kategorien untergebracht werden konnten. Auch Licht- und Schallsignale aufgenommen, was entspricht dem Bedürfniss der Zeit. In dieser Hinsicht hat sich die mit der Ausarbeitung des Signalbuchs betraute Kommission eine weise Beschränkung angedacht und im Uebrigen für facultativen Gebrauch das Morse-System empfohlen, dem man indess für die Zwecke der Handelsmarine wohl kaum eine ausgedehnte Verwendung wird prognosticiren

können. Für Fernsignale ist ein neues System, in dem Kugel, Kegel und Cylinder zur Anwendung kommen, eingeführt. Es wird empfohlen, den neuen Code erst mit dem 1. Januar 1900 in Kraft treten zu lassen, damit ausreichend Zeit für die Uebersetzung in fremde Sprachen vorhanden ist. Von dem genannten Tage an sollten keine alten Signalbücher mehr ausgegeben werden und mit dem 31. December 1901 das frühere Buch als veraltet erklärt werden.

In England beschäftigt man sich in letzter Zeit lebhaft mit der deutschen Concurrenz im Schiffbau und seit die Naval Architects hier ihren Besuch abgestattet, hat auch die britische Presse den deutschen Schiffbau „entdeckt“ und fängt an dieses Feld in ihrer Art zu bebauen. Dass dabei auch Unkraut in Form von Zeitungsentenen in die Saat schiesst, ist nicht zu verwundern. Wenn der zeilenwüthige Penny-a-liner sich erst einer Sache bemächtigt hat, so geht es bekanntlich mit der Geschwindigkeit eines „geölten Blitzes“ vorwärts. Während man sich jenseits des Kanals noch mit einer Dampferfahrt von 22½ Knoten abplagt, creditiren uns die englischen Reporter mit einem Speed, der die Resultate der „Campania“ und „Lucania“ meilenweit hinter sich lässt und für den die einzig richtige Bezeichnung sich in dem slang „bis in die Puppen“ finden lässt. Das Wunderschiff, das der Genius deutscher Schiffbauer ersonnen, und das über den nordatlantischen Mühlenteich in 16 Stun-



den hinübergondeln soll, hat zehn Schrauben und der geistige Schöpfer dieses Monstrums soll kein Anderer sein als Herr Voss, von der nicht gerade unbekannten Firma Blohm & Voss. Mit dem Namen hat die Sache nun zwar ihre Richtigkeit, denn der Erfinder, der vor einiger Zeit sein Modell dem Schifferverein in Hamburg vorgeführt hat, heisst richtig Voss, und ist seines Zeichens ein Klempnermeister, der vom Schiffbau gerade so viel Idee hat, wie ein Eskimo von einem Löthkolben. Die ganze Sache von dem Zehnschraubendampfer ist ein fauler Witz den Niemand ernst genommen. Den englischen Reportern scheint der Name Voss so ungewöhnlich vorgekommen zu sein, dass sie wohl glaubten, es könne nur einen einzigen gewissen Voss und zwar in der Firma „Blohm & Voss“ geben, und so haben sie diesem dann mir nichts dir nichts die zehn Schrauben gutgeschrieben.

Der belgische Verein für die Vereinheitlichung des Seerechts hat dieser Tage unter dem Vorsitz des Kammerpräsidenten Bernaert eine Versammlung abgehalten. Das Comité für internationales Seerecht tritt Pfingsten in Brüssel zusammen. Die Regierungen Frankreichs und Belgiens hatten das englische Kabinett ersucht, behufs Erörterung der Gesetzgebung über Connossements eine internationale Conferenz zu berufen. Die englische Regierung hat diese Conferenz als unnöthig abgelehnt. Russland und Portugal suchen jetzt in London die englische Regierung umzustimmen; ob mit Erfolg, ist unsicher. Beschlossen wurde die Errichtung eines Disciplinargerichtshofes für die Handelsflotte und der diesbezügliche, von Herrn Schwemm erstattete Bericht wurde der Regierung zur Berücksichtigung bei der Abfassung des Gesetzes überwiesen. Ferner wurden drei Bestimmungen für das auf Schiffszusammenstösse bezügliche Seerecht angenommen: 1. Jeder Schadenersatzprozess infolge eines Schiffszusammenstosses ist zwei Jahre nach dem Ereignisse verjährt. 2. Dieselbe Verjährung tritt ein bei Prozessen, die Schadenersatz beanspruchen bei Schaden, welcher durch Stossen eines Schiffes gegen Quais, Kunstbauten, Dämme, Schiffstrümmern herbeigeführt worden ist, ferner bei Prozessen für Wiederflottmachen von Wracken und für hierbei entstandene Kosten. Die Klagen sind innerhalb sechs Monaten anzubringen. 3. Im Falle gemeinsamer Beschädigung ist der Inhaber des Connossements, dem der Kapitän die Waare unter Vorbehalt eingehändigt hat, zu keiner Beisteuer gezwungen, wenn er nachweist, dass er Inhaber des Connossements für Rechnung eines Dritten war und die Waaren herausgegeben hat. In solchem Falle kann der Kapitän direct gegen Denjenigen vorgehen, der Eigenthümer der Waaren im Augenblicke der Ab-

lieferung war, aber er bleibt verantwortlich gegen die Masse für den in Anspruch genommenen Werth dieser Waaren.

Die „Asiatische Küstenfahrt-Gesellschaft“, Hamburg hat trotz der ungünstigen Frachtverhältnisse, welche in der ersten Hälfte des Jahres an der ostasiatischen Küste vorherrschten, einen allgemein zufriedenstellenden Geschäftsabschluss am Ende des Jahres erzielt. Der Betriebsgewinn der Gesellschaft beträgt 195 672  $\mathcal{M}$  51  $\delta$ , die erzielten Zinsen betragen 5158  $\mathcal{M}$  95  $\delta$ , mithin der Gesamt-Bruttogewinn des Jahres 200 831  $\mathcal{M}$  46  $\delta$ . Nach Abzug von Reparaturen, Einkommensteuer und Unkosten verbleibt ein Gewinn-Saldo von 151 185  $\mathcal{M}$  24  $\delta$ . In dem Geschäftsbericht der Gesellschaft heisst es: Wir haben es für richtig befunden, einen der vorjährigen reichlichen Abschreibung entsprechenden Betrag, nämlich 60 000  $\mathcal{M}$  auch dieses Jahr wieder auf unsere restingenden beiden Dampfer abzuschreiben, ferner haben wir 10 000  $\mathcal{M}$  dem Fond für Reparaturen und Kesselerneuerungen gutgebracht und 4 101  $\mathcal{M}$  73  $\delta$  dem Reservefond zugeführt. Wir schlagen vor, von dem Saldo, nach Abzug der statutenmässigen Tantième, eine Dividende von 7% zur Vertheilung zu bringen und den Restbetrag von 1 363  $\mathcal{M}$  47  $\delta$  auf neue Rechnung vorzutragen. Mit der Actien-Gesellschaft „Neptun“, Schiffswerft und Maschinenfabrik in Rostock, haben wir zwei neue Dampfer von je 2000 Tons Tragfähigkeit contractirt, welche die Namen „Tai-Yick“ und „Tai-Fu“ erhalten werden. Für ersteren Dampfer, welcher uns in wenigen Tagen überliefert werden soll, ist eine befriedigende Ausfracht nach Wladiwostok gesichert. Der zweite Dampfer wird voraussichtlich Ende Juni vollendet sein. Die Kosten dieser Neubauten werden nach Verwendung der liquiden Mittel und des Erlöses aus dem verkauften Dampfer durch eine vorübergehende Creditoperation beschafft werden, welche wir zu günstigen Bedingungen geschlossen haben. Unsere Actien sind durch die Magdeburger Privat-Bank im October vorigen Jahres an der hiesigen Börse eingeführt worden. Unsere Dampfer erfreuen sich fortgesetzt eines guten Rufes und wir dürfen daher wohl auf fernere befriedigende Beschäftigung für dieselben hoffen.

Die neue Dampfer-Compagnie in Stettin, die sich in früheren Jahren in Bezug auf ihre Entwicklung und ihren Geschäftsgang eines sehr guten Rufes erfreute, in den achtziger Jahren sogar Dividenden von 12% erzielte, zeigt seit 1890 einen fortwährenden Rückgang. Diese Gesellschaft hat leider nicht, wie ihre grösseren Kollegen der Nordsee, verstanden, sich vom Krebschaden des veraltenden und nicht mehr concurrenzfähigen Materials

durch Verkauf zu befreien. Die Schiffe, welche früher eine regelmässige Verbindung zwischen Stettin und Petersburg aufrecht erhielten, führen in den letzten Jahren viel in wilder Fahrt zu unlohnenden Frachten. Die Activa der Gesellschaft nach der Bilanz vom 31. December 1896 sind, wie der „Deutsche Oeconomist“ erfährt, folgende: 21 Schraubendampfer mit 4 458 000  $\mathcal{M}$ , Grundstück auf der Silberwiese 52 000  $\mathcal{M}$ , Utensilien, Kohlen, Materialien, Werkstatt und Güterschuppen in Danzig 78 570,93  $\mathcal{M}$ , Cassabestand 2191,28  $\mathcal{M}$  = 4590 762,21  $\mathcal{M}$ ; die Passiva in: Actiencapital 3 000 000  $\mathcal{M}$ , Obligationen und do. Zinsen 384 702,50  $\mathcal{M}$ , Reservefonds 600 000  $\mathcal{M}$ , Unterstützungsfonds 25 000  $\mathcal{M}$ , Reparaturen und Kesselernenerungs-Conto 89 514,66  $\mathcal{M}$ , Assecuranz-Conto 265 443,84  $\mathcal{M}$ , Schuldbuch-Conto 158 685,48  $\mathcal{M}$ , Tantième pro 1896 115,73  $\mathcal{M}$ , Dividende pro 1896 60 000  $\mathcal{M}$  = 4590 762,21  $\mathcal{M}$ . Reservefonds, Assecuranz-Conto pflegen bei anderen Gesellschaften in Effecten des Wechsels angelegt zu sein, bei der Stettiner Gesellschaft steckt fast alles in den Schiffen, auf deren Werthe wohl nicht genügend Abschreibungen gemacht sind, und für Tantième und Dividende findet sich so gut wie keine greifbare Valuta. Wenn man in der letzten Generalversammlung auf das Project der Reduction des Actien Capitals von auf 2 nicht zurückgekommen ist und eine Dividende von 2 Procent declarirte, so giebt das zu manchen Bedenken Anlass. Eine Umkehr zur Liquidation scheint Nothsache!

Im Senate der Vereinigten Staaten ist gegen Ende März durch Senator Elkin ein Gesetzentwurf eingebracht, der die Einführung von Differenzialzöllen auf die unter nicht-amerikanischer Flagge eingeführten Waaren heischt. Die Befürworter dieser Maassregel sind die Segelschiffsrheder, die sich davon Vortheil versprechen, während andererseits alle an der Dampferfahrt Betheiligten; mit Mr. Wiscom von der American Line an der Spitze, einer die Schiffbauer für Subventionen und Schiffahrtprämien schwärmen. Mc Kinley selbst hat sich zwar wiederholt für die Einführung der Differenzialzölle ausgesprochen, trotzdem scheint diese wenig Aussicht zu haben, und die Lösung der Frage, wie man der armen amerikanischen Schiffahrt aufzuhelfen wird, voraussichtlich im Sinne der Dampferinteressenten ausfallen.

Die Kohlenverbrauchscontracte, welche zwischen der russischen Marineverwaltung und englischen Kohlengrubenbesitzern abgeschlossen sind, laufen Ende dieses Jahres ab. In englischen Kreisen tritt eine Befürchtung auf, einen Theil des Absatzes in den nächsten Jahren zu verlieren, weil in Russland

selbst Kohlenlager sind, die eine erspriessliche Thätigkeit entfalten und in jedem Jahre an Bedeutung zunehmen. Diese Befürchtung der Engländer scheint auch nicht unbegründet zu sein; denn die Besitzer der grossen Kohlenlager im südlichen Russland, im Donetz-District, haben mit der russischen Marineverwaltung ein Abkommen geschlossen, nach welchem der Marine jährlich 120 000 Tons Kohlen aus dem Donetz-District nach Kronstadt zu liefern sind. Die Hoffnung John Bulls, die Transportkosten der Kohlen vom Süden nach dem Norden Russlands sollten so erheblich sein, dass man in Russland aus diesem Grunde bald wieder zum alten Verkäufer zurückkehren würde, ist nicht in Erfüllung gegangen, weil die Marineverwaltung mit der russischen Bahn einen Contract geschlossen, nach dem die Kohlen incl. Transportkosten den allgemeinen Preis der Ostsee-Kohlen nicht überschreiten werden.

Die Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd laufen jetzt auch auf ihrer Rückreise von New-York Plymouth an, während sie früher in Southampton ihre amerikanischen Passagiere und Post landeten. Dass die Behörden Plymouths sich wohl bewusst sind, welcher Vortheil ihrem Hafen durch wöchentliches Anlaufen der Schnelldampfer zu Theil wird, beweisen die Ehrenbezeugungen, welche dem ersten dort angekommenen Schnelldampfer „Lahn“ seitens der dortigen Honorationen entgegengebracht wurden. Der Bürgermeister, der Präsident der dortigen Handelskammer, sowie verschiedene Repräsentanten angesehenen Häuser führen in einer Dampfbarkasse der „Lahn“ entgegen und wurden an Bord des deutschen Schiffes auf das Freundlichste bewillkommen. Der Bürgermeister, Mr. Radford, machte in einer Ansprache darauf aufmerksam, dass die Dampfschiffsgesellschaft durch Aendern ihrer Route nach Plymouth eine Zeitersparniss von fünf bis sieben Stunden in Folge der am Platze herrschenden guten Verbindungen erziele, ausserdem wies der Redner nach, dass immer mehr transatlantische Passagierlinien Plymouth als ihren Anlaufhafen benutzen, denn die Zahl der monatlich eintreffenden Schnelldampfer verschiedener Linien ist im Laufe der Zeit bis auf dreissig Schiffe gewachsen.

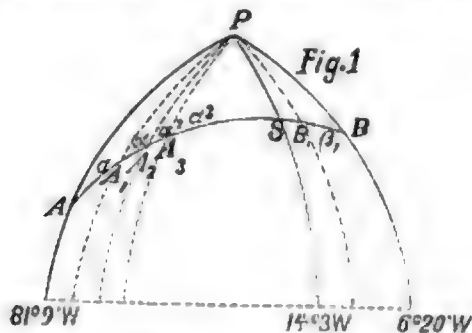
Das englische Handelsamt hat sich auch in diesem Jahre damit beschäftigt, den Procentsatz ausländischer Seeleute in der englischen Kauffahrtmarine festzustellen. Die Resultate dieser statistischen Aufstellungen sind der Oeffentlichkeit übergeben; wir entnehmen daraus das Folgende: Der Procentsatz ausländischer Nationalitäten auf englischen Schiffen betrug im letzten Jahre 17,96, hiervon sind alle an der Fluss- und Binnenschiffahrt Be-

schäftigten ausgeschlossen. Im Jahre 1883 berechnete man auf je 100 Schiffsleute der englischen Kaufahrt 16,42 Ausländer, in den folgenden Jahren fiel der Prozentsatz auf 14,05 und stieg später auf 18,00. Nach den letzten statistischen Aufstellungen sind an Bord englischer Handelsschiffe 180 074 Briten, 32 325 Ausländer und 28 000 Farbige beschäftigt, die Letzteren hauptsächlich in der Küstenschiffahrt. Ob die Farbigen im Falle eines Krieges Dienste an Bord der Kriegsschiffe mit Erfolg und zur Zufriedenheit leisten werden, soll sich erst herausstellen, jedenfalls ist von der englischen Admiralität beschlossen, die Farbigen, welche doch auch britische Reichsangehörige sind, beim Ausbruch eines Krieges mit zu beschäftigen. Mr. Goschen beabsichtigt, diese Leute hauptsächlich Stewards-, Köche- und Trimmer-Dienste versehen zu lassen, wozu sie sich wahrscheinlich eignen könnten.

### Ueber Segeln im grössten Kreise.

Beim Segeln im grössten Kreise verfährt man gewöhnlich so, dass man durch Rechnung oder auf andere Weise eine Reihe von Punkten des grössten Kreises bestimmt, dieselben in die Merkatorkarte einträgt, durch gerade Linien verbindet und nun auf dieser gebrochenen Linie, die dem wirklichen grössten Kreise mehr oder weniger nahe kommt, entlang segelt. Ein anderes Verfahren, das für die Praxis recht bequem ist und nicht allgemein gebräuchlich sein dürfte, ist das Folgende.

Nachdem aus dem sphärischen Dreieck zwischen dem Pol  $P$ , und den beiden mit dem grössten Kreisbogen zu verbindenden Orten  $A$  und  $B$  (Fig. 1) der Abgangskurs  $\alpha$ , sowie Breite und Länge des Scheitels  $S$  gefunden sind, kann man, statt mit Hülfe der Dreiecke  $ASP$  und  $BSP$  zur Berechnung der Schnittpunkte zu schreiten, aus denselben Dreiecken, die Kurse als gegeben betrachtet, die Punkte



bestimmen, in denen der Lauf des grössten Kreises eine Kursänderung von  $\frac{1}{4}$  zu  $\frac{1}{4}$  oder von  $\frac{1}{2}$  zu  $\frac{1}{2}$  Strich u. s. w. erfährt, oder man kann endlich auch den Kurs berechnen, den ein im grössten Kreise segelndes Schiff, in einem beliebigen Punkte desselben angekommen, von diesem Punkte aus weiter zu steuern hat. Die Lösung dieser letzteren Aufgabe lässt sich in der Praxis zweckmässig verwenden.

Wir nehmen an, ein Schiff wolle von Kap Sable Höhe, von  $25^{\circ} 1' N.$  und  $81^{\circ} 9' W.$ , den Weg nach den Scilly-Inseln ( $49^{\circ} 54' N.$  und  $6^{\circ} 20' W.$ ) im grössten Kreisbogen zurücklegen. Der Scheitel dieses Kreises liegt auf  $50^{\circ} 9' N.$  und  $14^{\circ} 3' W.$ , der Anfangskurs  $\alpha$  ist  $N. 45^{\circ} O.$  Vom Abfahrtsort  $A$  möge das Schiff mit Nordost-Kurs zunächst 130 Seemeilen bis zum nächsten Mittag zurückgelegt und den Ort  $A_1$  erreicht haben. Es fragt sich, ob der Nordost-Kurs von hieraus noch weiter zu steuern ist, oder ob derselbe schon eine in Betracht kommende Aenderung erfahren hat. Mit Nordost-Kurs und 130 Seemeilen Distanz sind  $1^{\circ} 32' N$  Br.-A. verändert. Die Breite  $\varphi_1$  des erreichten Ortes  $A_1$  ist daher  $26^{\circ} 33' N$  den von  $A_1$  aus zu steuernden neuen wahren Kurs  $\alpha_1$  findet man aus dem Dreieck  $A_1PS$ , in welchem das Komplement der Scheiteltbreite  $\varphi_0$  und das Komplement der Ortsbreite  $\varphi_1$  bekannt sind, nach der Formel

$$\sin \alpha_1 = \cos \varphi_0 \cdot \sec \varphi_1.$$

Die Rechnung ergibt den von  $A_1$  aus weiter zu steuernden Kurs  $\alpha_1 = N 45^{\circ} 43' O.$  Man wird also, da die Aenderung im Kurs sehr gering ist, den früheren Nordost-Kurs weitersteuern.

Am folgenden Mittag möge man mit diesem Kurse im Punkte  $A_2$  angelangt sein, dessen Breite  $\varphi_2$  durch Höhenbeobachtung im Meridian gleich  $29^{\circ} 6' N$  gefunden ward. Man wird jetzt wiederum die Berechnung des neuen von  $A_2$  aus weiter zu steuernden wahren Kurses  $\alpha_2$  vornehmen und findet denselben aus dem Dreieck  $A_2PS$  nach der früheren Formel

$$\sin \alpha_2 = \cos \varphi_0 \cdot \sec \varphi_2$$

gleich  $47^{\circ} 10' O$  oder nahe  $N-O \frac{1}{4} O.$  Diesen Kurs steuert man weiter bis zum nächsten Bestecksort  $A_3$ , berechnet den von hier aus zu steuernden Kurs  $\alpha_3$  aufs neue und fährt fort so weiter zu rechnen, bis der Scheitelpunkt erreicht ist.

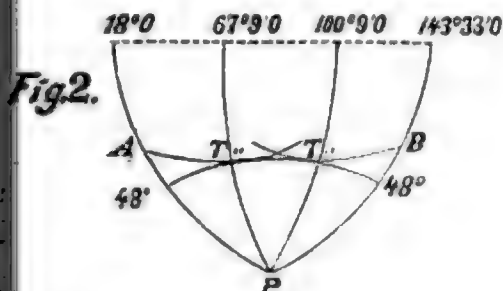
Im Scheitelpunkt stellt sich der Rechnung in sofern eine Schwierigkeit entgegen, als der Kurs der dort rechtweisend Ost ist, auf einem Breiten parallel entlang führt. Um daher in den grössten Kreis wieder einzubiegen und die Rechnung aufnehmen zu können, steuert man vom Punkte aus zunächst etwas südlicher (auf Südbreite nördlicher als Ost, bzw. West), sodass der Ort  $B_1$  erreicht werde, der in unserem Beispiel auf  $50^{\circ} 8' N$  liegen möge. Der von  $B_1$  aus weiter zu steuernde Kurs  $B_1$  ist gleich dem Scheitelwinkel  $SB_1P$  im Dreieck  $B_1PS$  und beträgt, nach der gleichen Formel als früher Winkel  $\alpha_1$  berechnet, unter der gestellten Annahme  $S 86^{\circ} 20' O$  oder  $O \frac{1}{4} S.$  Von  $B_1$  aus wird die Rechnung dann in gleicher Weise fortgeführt, bis der Bestimmungsort erreicht ist.



man die auf solche Weise von Mittag zurückgelegten Kurse und Distanzen in eine Tabelle einträgt, so stellen sie eine gebrochene Linie dar, die sich dem grössten Kreisbogen zwischen Abfahrts- und Bestimmungsort sehr nahe annähert. Im Allgemeinen genügt es und empfiehlt sich, den Kurs an jedem Mittage, wenn man die Besteckbreite hat, zu berechnen und, wenn sich derselbe zu ändern. Die Arbeit ist eine sehr geringe, da man nur den  $\log \cos$  der Scheitelbreite und den  $\log \sec$  der jedesmal erreichten Breite zu addiren braucht.

Sollte man wegen Gegenwindes oder anderer Ursachen den berechneten Kurs nicht innehalten und aus der Bahn des grössten Kreises gedrängt worden sein, so wird man, sobald die Verhältnisse wieder eintreten, mit der früheren Scheitelbreite die Rechnung wieder aufnehmen und den grössten Kreis fortsetzen können. Wenn das Schiff sehr weit vom Wege entfernt sein sollte, wird man gut thun, den Schiffsausgangspunkt eines neu zu berechnenden grössten Kreises zu betrachten.

Besondere Vortheile bezüglich der Abkürzung des Weges bieten die grössten Kreise, welche zwei Orte, wie z. B. Kap der guten Hoffnung ( $36^\circ \text{S}$ ) und Kap Otway ( $38^\circ 54' \text{S}$ ) oder Island (Bassstrasse  $39^\circ 30' \text{S}$ ) und Valparaiso ( $33^\circ \text{S}$ ), mit einander verbinden. Leider sind diese Kreisbogen so weit polwärts, dass sie wegen ungünstiger Witterungs- oder Eisverhältnisse Regel nicht zu durchsegeln sind. In solchen Fällen verfährt man am zweckmässigsten in der Weise, dass man überlegt, bis zu welchem Breitengrade man sich unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse dem Pole nähern will. Man wählt sich alsdann durch den Abgangsort A einen grössten Kreis gelegt, welcher den



ersten Breitenparallel berührt, und durch den Bestimmungsort B gleichfalls einen grössten Kreis gelegt, welcher eben diesen Breitenparallel tangirt, so ist dieser aus zwei grössten Kreisbogen zwischen den Berührungspunkten liegenden grössten Kreisbogen zusammengesetzte Weg (great circle track) der kürzeste, der unter den gegebenen Verhältnissen möglich ist. Die Berechnung

desselben ist sehr einfach, da nur Formeln des sphärischen rechtwinkligen Dreiecks erforderlich sind.

Wir wollen das Verfahren an einem Beispiel zeigen und annehmen, der kürzeste Weg vom Kap der guten Hoffnung Höhe ( $36^\circ \text{S}$  und  $18^\circ \text{O}$ ) nach Kap Otway ( $38^\circ 54' \text{S}$  und  $143^\circ 33' \text{O}$ ) sei zu durchsegeln. Da der grösste Kreis, welcher die beiden Orte verbindet, bis in  $59^\circ 11' \text{S}$  führt, so wird die Bedingung gestellt, dass man nicht südlicher als bis in  $48^\circ \text{S}$  gehen will. Es ist die Aufgabe, den unter dieser Einschränkung kürzesten Weg zu berechnen.

Bezeichnet man den Abgangsort mit A, den Bestimmungsort mit B und die Berührungspunkte der beiden durch A und B gelegten grössten Kreise mit dem Breitenparallel von  $48^\circ$  mit T, und T', ferner die Breiten dieser Berührungspunkte mit  $\varphi_0$  und die Breiten von A und B mit bezw.  $\varphi_1$  und  $\varphi_2$ , so findet man mit Hülfe der Formeln

$$\cos \text{APT}_1 = \text{tg } \varphi_1 \cdot \cotg \varphi_0$$

$$\cos \text{BPT}_2 = \text{tg } \varphi_2 \cdot \cotg \varphi_0$$

den Längenunterschied zwischen A und T,  $= 49^\circ 9'$ , den Längenunterschied zwischen B und T',  $= 43^\circ 24'$  und die Länge von T,  $= 67^\circ 9' \text{O}$ , die Länge von T',  $= 100^\circ 9' \text{O}$ .

Um zu der Gesamtdistanz des „zusammengesetzten Weges“ zu gelangen, haben wir die grössten Kreisbogen AT, und BT', sowie den Parallelbogen T,T', zu summiren. Man hat

$$\cos \text{AT}_1 = \sin \varphi_1 \cdot \text{cosec } \varphi_0$$

$$\cos \text{BT}_2 = \sin \varphi_2 \cdot \text{cosec } \varphi_0$$

$$\text{Abw. T,T}_2 = \text{Lg.} = \text{UT}_1\text{T}_2 \cdot \cos 48^\circ$$

und findet AT,  $= 2264 \text{ Sm.}$ , BT',  $= 1940 \text{ Sm.}$ , T,T',  $= 1325 \text{ Sm.}$ , zusammen  $5529 \text{ Sm.}$ , während der grösste Kreisbogen zwischen A und B  $5390 \text{ Sm.}$ , also nur  $139 \text{ Sm.}$  kürzer ist. Die loxodromische Distanz zwischen beiden Orten beträgt  $5982 \text{ Sm.}$  oder  $453 \text{ Sm.}$  mehr als die des zusammengesetzten Weges.

Die weitere Behandlung dieses „abgekürzten“ Weges ist dieselbe als die des gewöhnlichen grössten Kreises. Man kann nach Gefallen entweder die Durchschnittspunkte der beiden Berührungskreise oder die von Mittag zu Mittag zu steuernden Kurse berechnen.

Eine vollständige Darstellung der verschiedenen Methoden zur Bestimmung des grössten Kreises findet sich in H. W. Littlehales' Monographie „The Development of Great Circle Sailing“, Washington, Government Printing Office 1889. Nicht minder dürfen die vortrefflichen, vom Hydrographic Office in Washington herausgegebenen gnomonischen Karten als ausserordentlich bequemes Hilfsmittel für die praktische Schifffahrt nicht unerwähnt bleiben.

## Der Einfluss des Windes und des Luftdruckes auf die Gezeiten.

In einer Versammlung der „British association“ in Boston, Ostküste Englands, hielt Mr. Wheeler einen Vortrag über den Einfluss des Windes und des Luftdruckes auf die Gezeiten, dem wir die folgenden Stellen entnehmen:

Nach früheren Untersuchungen von Sir Lubberk ergibt sich, dass ein Steigen des Barometers um 1 Zoll eine Erniedrigung der Fluthwelle bewirkt, welche in der Themse 7 Zoll, im Mersey 11 Zoll und im Aron  $13\frac{1}{2}$  Zoll beträgt; nach französischen Untersuchungen ergab 15 Zoll Unterschied der Gezeitenwelle 1 Zoll Aenderung im Barometer. Admiral Warton hat im Jahre 1894 bewiesen, dass ein Unterschied von 1 Zoll im Barometerstande eine Aenderung von 1 Fuss im mittleren Stande des Seespiegels zur Folge hat; sowie dass in jenen Gegenden der Erde, wo der mittlere Stand des Barometers nach den Jahreszeiten sehr verschieden ist, während zugleich die Schwankung zwischen Hochwasserstand und Niedrigwasserstand gering ist, dieser Umstand sehr bemerkbar wird. Der Einfluss des Barometerstandes kann nur für bestimmte Orte angegeben werden; Mr. Wheeler zieht nur England in Betracht. In der shipmaster society und der meteorologischen Gesellschaft in London sind hierüber Vorträge gehalten. Das zu Grunde gelegte Beobachtungsmaterial erstreckt sich über einen längeren Zeitraum und über das Gebiet der Irischen See vom Süden des St. George-Kanals bis Morecambe Bay. Im Mittel wurde der barometrische Gradient über 240 Seemeilen = 0,043 Zoll gefunden, um welchen Betrag das Barometer im Süden höher stand als im Norden. Im Gebiete Grossbritanniens herrscht erfahrungsgemäss kein Sturm von einiger Bedeutung, wenn nicht der Gradient zwischen irgend zwei beliebigen Stationen des Landes  $\frac{1}{4}$  Zoll variiert; sonach sind die Beobachtungen nicht bei stürmischem Wetter angestellt und sollten daher den Einfluss des Barometerstandes ziemlich frei vom Einfluss des Windes ergeben. Kapt. Greenwood hat aus vielen Beobachtungen eine Tafel zum Gebrauche in jener Gegend abgeleitet, aus welcher sich der Unterschied in der Fluthwelle, je nach der Grösse des Gradienten, ersehen lässt. Der Verfasser hat aus Beobachtungen der Gezeiten zu Boston Docks, an der Ostküste Englands, eine Tafel abgeleitet, zu deren Herstellung er eines Zeitraums von zwei Jahren bedurfte, da die Beobachtungen nur zu solcher Zeit angestellt sind, wo die Windstärke unter 3 der Beaufort-Skala lag, sodass er glauben konnte, den Einfluss des Windes als ganz ausgeschlossen betrachten zu dürfen.

Anzahl der beob. Gezeiten	Mittlere Höhe d. Fluth in Fuss	Abweichung der Fluthwelle	Abweichung d. Barometerstandes vom mittleren
55	19,84	— 12,71 Zoll	0,36 Zoll höher
36	20,53	+ 11,00 „	0,42 „ niedriger
45	22,35	+ 11,00 „	0,36 „ höher
16	20,36	— 12,00 „	0,58 „ niedriger
Mittel 152	20,80	+ 11,68	+ 0,38

Unter diesen Beobachtungen befanden sich nach Angabe des Verfassers jedoch 61 Fälle, in welchen die Resultate gerade das Gegentheil des Erwarteten ergaben, sodass also bei hohem Barometerstande eine hohe Fluth und bei niedrigem Barometerstande eine niedrige Fluth stattfand. Daraus wäre nach Ansicht des Verfassers zu schliessen, dass der Wind doch einen bedeutenden Einfluss ausübe.

Wenn Stürme längs einer Küste in derselben Richtung wie die Fluthströmung wehen, so bewirken sie bekanntlich eine Erhöhung des Kammes der Fluthwelle, ebenso wie Wäde, welche auf eine Küste stehen, dazu beitragen, den Wasserstand zu erhöhen. Im entgegengesetzten Falle muss natürlich das umgekehrte Verhältniss stattfinden. Der Betrag der Erhöhung, welche auf die eben geschilderte Weise die Fluthwelle erfahren

kann, hängt von der Unterschiedsgrösse des Hoch- und Niedrigwassers ab (Amplitude der Gezeiten), und zwar so, dass bei einer grösseren Amplitude auch ein stärkeres Anschwellen der Fluthwelle durch den Wind stattfindet. Besonders sorgfältig wurden in Bezug auf den vorliegenden Gegenstand die Stürme vom 16. und 17. November 1893 und 13. November 1894 untersucht. Aus den Gezeitenbeobachtungen während des letztgenannten Sturmes an folgenden 14 Orten: Holyhead, Belfast, Liverpool, Glasson Dock, Leith, Sunderland, Boston Dock, Dover, Sheerness, Victoria- und Albert-Docks, Portsmouth, Davenport, Cardiff, Avonmouth ergab sich Folgendes:

1. Mittlere Höhe der Springfluth 13. Nov., Vollm., 24,35 Fuss
2. Mittlere Windstärke nach der Beaufort-Skala 6,78
3. Mittlere Abweichung der Fluthhöhe von ihrer gewöhnlichen Höhe 2,70

An der Westseite wurde die Fluthwelle um  $3\frac{1}{2}$  Fuss durch den Sturm gehoben und um nahe denselben Betrag an der Ostküste erniedrigt, entsprechend der in jener Zeit vorherrschenden Windrichtung. Aus den in Boston Docks angestellten Beobachtungen, welche einen Zeitraum von zwei Jahren in Anspruch nahmen, ergab sich, dass in 24 % aller Fälle die Fluthhöhe so stark durch den Wind beeinflusst wurde, dass sie um mindestens 6 Zoll von der berechneten abwich. In 30 von den angeführten 152 Fällen betrug diese Abweichung im Mittel 31,5 Zoll, in 7 Fällen 3 Fuss, in 2 Fällen  $4\frac{1}{2}$  Fuss und in einem Falle über 5 Fuss. Nach Abschluss der Tabelle fand noch eine Fluth statt, die um 6 Fuss und 3 Zoll von der normalen Höhe abwich. Dabei betrug der Unterschied zwischen zwei auf einander folgenden Fluthen in Boston 7 und auf der Nordsee 8 Fuss.

Der Verfasser gelangt schliesslich zu dem Resultat, dass es unmöglich ist ein strenges Gesetz aufzufinden, nach welchem der Einfluss des Windes bzw. der Stürme auf die Gezeitenwelle dargestellt werden kann, aus den vielen Beobachtungen ist es jedoch möglich, gewisse Zahlen abzuleiten, die von Nutzen sein können. Mr. Wheeler giebt nämlich für die Windstärke von 3 bis 10 der Beaufort Skala einen bestimmten, aus seinen eigenen und anderen Beobachtungen abgeleiteten Faktor, welchen mit der Fluth-Amplitude, ausgedrückt in englischen Fuss multiplicirt, die Anzahl Zoll ergibt, um welche der Wind zu der betreffenden Stärke die Fluthwelle je nach der Richtung mit oder gegen den Wind erhöht oder erniedrigt.

Die folgende Aufstellung giebt in Spalte I die allgemeine Bezeichnungen, in Spalte II nach der Beaufort Skala die Windstärke an, während Spalte III den in Rede stehenden Faktor enthält.

I	II	III
Leichte Brise . . . . .	3	0,63
	4	0,84
Frische Brise . . . . .	5	1,05
	6	1,26
	7	1,44
Sturm . . . . .	8	1,68
	9	1,89
Schwerer Sturm . . . . .	10	2,10

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

Die Bark „Potrimpos“ von Manzanilla nach Oregon Ballast, strandete im nördlichen Columbia River. Die Aussagen der geladenen Zeugen in Verbindung mit dem verlesenen Auszug aus dem Schiffsjournal ergaben folgende Schilderung der Ereignisse.

Auf der Reise von Mazanilla nach Portland am 19. 11. 1896 steuerte das Schiff OSO. mit  $1\frac{1}{2}$  Strich Abtrieb, & 4

der wahre Kurs O  $\frac{1}{2}$  S war. Es war sehr unsichtiges Wetter und machte man Nebelsignale. Um 6 Uhr 45 Minuten wurde die Wache zur Koje geweckt zum Halsen, als gleich darauf Brecher in Sicht kamen. Der zweite Steuermann Schulz hatte die Wache, der Matrose Hass das Ruder und der Matrose Ratte den Ausguck; auch war Kapitän Hellwege an Deck. Es wurde sofort gehalst, aber leider zu spät, denn als die Achterrauen ungefähr vierkant standen, stiess das Schiff und nun folgte Stoss auf Stoss. Die Segel wurden heruntergerissen, und kam das Schiff mit der Breitseite in die Brandung. Die Anker wurden geworfen und die Achtersegel gehisst, um das Schiff mit dem Kopf auf die See zu bringen, was auch gelang. Dasselbe ist etwa 7 Seemeilen nordwärts von Cap Disappointment gestrandet. Als sich dann um 7  $\frac{1}{2}$  Uhr noch Niemand an Land sehen liess, ging der erste Steuermann Hirsch mit 6 Mann in die Sloop, um eine Leine an Land zu bringen, was trotz der hohen Brandung gelang. Sogleich wurde nach der Rettungsstation telephonirt, deren Boot jedoch frühestens um 11  $\frac{1}{2}$  Uhr mit der Eisenbahn an der Strandungsstelle sein konnte. Der erste Steuermann versuchte deshalb mit der Sloop wieder an Bord zu fahren, um die übrige Mannschaft zu retten. Die starke südliche Strömung trieb jedoch das Boot nordwärts am Schiff vorbei, so dass umgekehrt werden musste, um das Boot am Strande weiter südwärts zu bringen. Während dessen kam das Rettungsboot und holte den Rest der Mannschaft in die Sloop ab. Einmal wurde dasselbe voll Wasser geschlagen und an den Strand zurückgeworfen. Matrose Hass, der erste Steuermann Schulz und Kapitän Hellwege waren die ersten, die von Bord gingen, wobei noch der Kapitän als letzter über die Reeling ging. Das Schiff war noch dicht, als die Mannschaft dasselbe verliess. Um 3 Uhr Nachmittags ging die gesamte Mannschaft wieder an Bord, da das Schiff trocken lag, machte die Segel ordentlich fest und versuchte, den Steuerbordanker einzuhieven, musste dies aber aufgeben, obgleich das Schiff mit etwa 30 Mann bemannt war. Der erste Steuermann und der Zimmermann untersuchten den Raum und fanden, dass das Schiff im Backbord-Achtertheil leck war, wo etwa 7 Zoll Wasser über den Füllings stand. Bei den Pumpen peilte man 13 Zoll Wasser. Vorn war das Schiff trocken. Abends bei Eintritt der Fluth ging die Mannschaft mit Effecten an Land, während 4 Mann beim Schiff Wache hielten. Die beiden Steuerleute blieben an Bord, um bei Hochwasser die Pumpen betreiben zu können. Am folgenden Tage zwischen 12 und 1 Uhr schüttete das Schiff stark und wurde von der Brandung weiter an den Strand geworfen. Die Steuerbordankerkette war getrennt. Die Mannschaft kam stets bei Niedrigwasser an Bord und verrichtete die nothwendigen Arbeiten. Am 21. December wurde das Schiff noch dichter an den Strand geworfen. Bei der Untersuchung des Raumes am folgenden Tage fand der Zimmermann, dass eine Füllung aufgebrochen war, wodurch die Pumpen etwas versandeten. Füllings, Pumpen und Rohre wurden gereinigt, auch die Pumpenschuhe mit neuem Leder versehen. Die beiden Ankerketten waren total versandet und nicht heranzuhieven. In Folge Erkrankung des Kapitäns Hellwege, der nach Astoria in das Hospital gebracht wurde, übernahm am 25. December Kapitän Ingram die Leitung der Arbeiten, welche bis zum 27. December fortgesetzt wurden. An diesem Tage, Morgens 5  $\frac{1}{2}$  Uhr, bei Hochwasser, das höher als gewöhnlich war, da ein starker Wind aus SSO. blies, brach die Ankerkette. Beim Hieven arbeitete das Schiff so stark, dass das Backbord-Gangspill abflog und der Zapfen krumm gebogen war. Kaum war dies geschehen, als auch auf der Backbord-Gangspill, wo eine Stahltrosse befestigt war, abflog, sowie auch ein Stück der Backbordlippe. Da diese Sachen schnell reparirt werden mussten, so telegraphirte Steuermann Hirsch Abends, da er das Schiff nicht eher verlassen konnte, an die Eisenbahn-Verwaltung und an den britischen Consul, um die Sachen am anderen Morgen per Bahn nach

Astoria zu befördern, welches denn auch mit Mühe ausgeführt wurde. Viele Leute der Mannschaft erkrankten und mussten einzelne derselben dem Hospital überwiesen werden. Am 30. December war es stürmisch aus SO., und arbeitete das Schiff schwer, wobei es wiederholt stark aufstiess. Um 4 Uhr Morgens verliess die Mannschaft das Schiff und weigerte sich unter Anführung des Zimmermanns, bei Hochwasser zu arbeiten, trotzdem die Steuerleute und Kapitän Ingram an Bord blieben, auch durchaus keine Gefahr vorhanden war, da man eine Rettungsleine geschoren hatte und zu jeder Zeit das Land erreichen konnte. Unterm 27. December hatte der Eigenthümer des Schiffes dem ersten Steuermann Hirsch das Commando des „Potrimpos“ übergeben. Derselbe hatte schon seit der Strandung bemerkt, dass der Zimmermann Kolberg versuchte, die Leute, welche meistens noch junge Matrosen waren, aufzureizen. Als der Steuermann Hirsch der Mannschaft seine Ernennung zum Führer des Schiffes bekannt gab und dieselbe aufforderte, an Bord zu bleiben, da keine Gefahr vorhanden sei, erklärte der Zimmermann, dass er sich weigere, bei Hochwasser an Bord zu bleiben, und dass er hoffe, die übrige Mannschaft werde ebenso denken wie er. Auf den Wunsch der Leute, den deutschen Consul zu sehen, liess der Schiffsführer Hirsch den deutschen Consul in Portland ersuchen, zu dem Schiffe zu kommen, der dann auch am 12. Januar 1897 dort eintraf. Zugleich war der Kapitän Hasshagen vom Bremer Schiff „Carl“ als Sachverständiger geladen, der dann auch keine Lebensgefahr darin gesehen hat, bei Hochwasser an Bord zu bleiben. In Folge einer Verhandlung vom 2. Januar hat der Consul dann die Entlassung von 12 Mann der Schiffsbesatzung verfügt, da dieselben nur bedingungsweise gewillt waren, an Bord zu bleiben und sich den Anordnungen des Schiffsführers zu fügen.

Die Versuche, das Schiff flott zu bekommen, werden jetzt noch fortgesetzt und zwar unter Leitung des Schiffsführers Hirsch und des Steuermanns Schulz, doch scheinen dieselben keine Aussicht auf Erfolg zu bieten.

Der Vorsitzende referirte hierauf aus einem dem Seeamt zugegangenen Bericht des Richters James G. Swan aus Port Townsend über die an jener Küste in früheren und in den Jahren vorgekommenen Unfälle, aus denen sich zur Evidenz ergebe, dass an jener Küste ein sehr stark nördlich setzender Strom laufe, und dass insbesondere Professor George Davidson, das Hydrographische Bureau von Washington wiederholt auf diese Strömung aufmerksam gemacht habe. Bisher habe aber nur die amerikanische Segelanweisung the Pacific Coast Pilot von Californien, Oregon und Washington 1889 das Vorhandensein derselben angegeben, während die Seekarte keinerlei Hinweis auf diese Strömung enthielt.

Hiermit war das Beweismaterial erschöpft, und führte der Reichskommissar sodann aus:

Die Strandung der Bark „Potrimpos“ ist auf eine, dem Kapitän Hellwege unbekannt gewesene, an jener Küstenstrecke landeinwärts setzende Strömung und darauf zurückzuführen, dass bei dem dicken, unsichtigen Wetter zu jener Zeit genaue Ortsbestimmungen nicht gemacht werden konnten. Zu tadeln finde ich, dass beim Ansegeln der Küste in dem unsichtigen Wetter kein Gebrauch vom Loth gemacht worden ist.

Nach stattgehabter Berathung verkündete das Seeamt folgenden Spruch:

Die Strandung der Bark „Potrimpos“ auf Long Beach, nördlich des Columbia River an der Washington-Küste, ist durch eine dem Schiffer Hellwege unbekannt gewesene und in Folge dicken Wetters unbemerkt gebliebene, stark nördlich setzende Strömung herbeigeführt worden.

Schiffer Hellwege hat es aber versäumt, bei der Annäherung an die Küste zu lothen, was, trotzdem er sich noch weit von derselben abschätzte, jedenfalls hätte geschehen sollen.



## Vermischtes.

Bremerhaven, 16. April. **Gegen das Heuerbaaswesen** sind bekanntlich die deutschen Vereine der Seesteuerleute, die sich zu einem Centralverband der Seesteuerleute mit dem Sitz in Hamburg vereinigt haben, in entschiedenster Weise vorgegangen. Dies Vorgehen ist insofern auch bereits von Erfolg begleitet gewesen, als die Technische Commission für Seeschiffahrt sich der Sache angenommen hat und voraussichtlich demnächst dem Reichstag ein diesbezüglicher Gesetzentwurf zugehen wird. Es ist dabei in Aussicht genommen, den bestehenden Fachvereinen, die bereits eine Stellenvermittlung eingerichtet haben, auch fernerhin das Recht zuzuerkennen, dieses Recht auszuüben. Der Verein der Seesteuerleute an der Weser hat bereits vor drei Jahren ein solches Stellenvermittlungsbureau für Seesteuerleute eingerichtet, das sich jetzt, nachdem der Verein auch ein eigenes Vereinsbureau errichtet hat, in Bremerhaven, Kirchenstrasse 1, befindet und dessen Leitung Herin Julius Gubitz übertragen ist.

Deutschland steht nicht allein, wenn es gerechtfertigte Beschwerden über die beantragte Erhöhung der Einfuhrzölle seitens der Vereinigten Staaten führt; auch für Frankreich bleiben die Folgen der Wahl Mac Kinley's nicht aus, dies beweisen die lebhaften Proteste in den französischen Handelskammern, welche demnächst der Regierung ihre Anträge vorlegen werden. Für Deutschland kommt hauptsächlich der erhöhte Einfuhrzoll auf Rohzucker in Betracht, welcher Artikel in grossen Quantitäten von Deutschland exportirt wird. Frankreich wird im Ganzen mehr durch die neue Tarifbill geschädigt, da gerade Artikel in Betracht kommen, die bisher verhältnissmässig geschont wurden, nun aber einer Behandlung unterworfen werden, welche die übertriebenen Sätze der alten Mac Kinley Bill ungefähr wieder herstellen. Gerade Waaren, wie Cognac, Schaumwein, Parfümerien, Seide, Schmucksachen etc., die den Weltruhm der französischen Produktion hervorgerufen haben, kommen in Betracht; diese machen aber mehr als vier Fünftel des ganzen Exports nach den Ver. Staaten aus. Die dem Präsidenten Mac Kinley offen gelassene Möglichkeit, mit den europäischen Staaten über einen Austausch von Zugeständnissen zu verhandeln, lässt die Sache nicht rosiger erscheinen.

**Die hydrographischen Verhältnisse des Oceans zwischen dem Nordpol und der europäischen und asiatischen Nordküste.** Die bis vor kurzer Zeit zum Theil unbekannten Eisregionen, welche von Dr. Nansen, bekanntlich bis 86° 14' Nordbreite von einem Punkte im Osten der Sibirischen Küste aus, durchforstet sind, haben in Folge der zahlreichen und guten Beobachtungen seitens Nansen's Expedition eine grosse Aufklärung gefunden. Diese werthvollen Beobachtungen sind noch nicht in allen Einzelheiten veröffentlicht, allein was von denselben aus Kartographischer Darstellung des Weges, den die Expedition im Eismeere nahm und den Mittheilungen des Prof. Mohn vorliegt, lässt die Ergebnisse als höchst wichtig erscheinen. Zunächst von Bedeutung ist die Fahrt der „Fram“, weil sie lehrt, dass nördlich von 80° Breite eine ostwestlich gerichtete Strömung vorhanden ist, welche von den Neu-Sibirischen Inseln her, allem Anscheine nach über den Pol selbst streicht, dann zwischen Spitzbergen und Grönland herabkommt und durch die Danemarkstrasse in den atlantischen Ocean verläuft. Sobald die „Fram“ in diese Driftströmung gelangte, wurde sie mit dem treibenden Eise fortgeführt. Gerade der Nachweis dieser Strömung verbunden mit Messungen der Oberflächentemperatur verschiedener Tiefen und die Feststellung grosser bis 3800 m reichenden Wassertiefen zwischen Franz-Josef-Land und den Sibirischen Inseln sind die wichtigsten Ergebnisse der Nansen'schen Expedition. Die bisherige Annahme eines relativ seichten

Polarmeeres ist natürlich dadurch widerlegt, es ist im Gegentheil wohl anzunehmen, dass die gelotheten Tiefen sich über den ganzen Pol erstrecken. Die obersten Wasserschichten bis 100 Faden Tiefe weisen Temperaturen von 0° bis - 0,5° C. auf, die zentralen Theile des arktischen Meeres haben dagegen Temperaturen von 0° bis + 0,5° C. ergeben. Man greift wohl kaum fehl, wenn man diese erzielten Temperaturmessungen auf den Golfstrom zurückführt, dessen salzhaltigere Wasser bei der Abkühlung zu Boden sinken während die weniger mit Salz versehenen an der Oberfläche bleiben. Genauer lässt sich wohl erst sagen, wenn die Beobachtungen der Nansen'schen Expedition in allen Einzelheiten vor uns liegen.

Nach den Mittheilungen des Handelsstatistischen Bureau über Hamburgs Einfuhr und Ausfuhr seewärts in den Jahren 1894—1896 hat betragen die

### Einfuhr:

1894	5 997 420 Tons à 1000 Kgr.	= 1 566 038 790 „
1895	6 369 036 „ „ „	= 1 661 433 100 „
1896	7 103 862 „ „ „	= 1 713 071 090 „

### Ausfuhr:

1894	2 747 020 Tons à 1000 Kgr.	= 1 214 589 250 „
1895	2 977 864 „ „ „	= 1 339 213 290 „
1896	3 240 665 „ „ „	= 1 439 210 120 „

Aus diesen Angaben ist zu ersellen, dass sowohl betreffs der Einfuhr wie der Ausfuhr die Mengen eine stetige Steigerung aufweisen, allerdings zeigt auch der Werth dieser Mengen Steigerung, in deren entsprechend geringem Verhältnisse aber der Rückgang zu Tage tritt, welchen die Waarenpreise in den letzten Jahren erlitten haben. Insbesondere haben die starken Preisrückgänge von grossen Stapelartikeln, wie Kaffee, Salpeter, Schmalz u. s. w., auf die Werthbemessung der Einfuhr sehr ungünstig eingewirkt.

Von der Einfuhr kamen aus europäischen Häfen

1894	3 581 344 Tons à 1000 Kgr.	= 687 271 860 „
1895	3 816 702 „ „ „	= 727 318 400 „
1896	4 136 128 „ „ „	= 754 396 930 „

während von aussereuropäischen Häfen anlangten

1894	2 416 076 Tons à 1000 Kgr.	= 878 786 930 „
1895	2 552 333 „ „ „	= 934 114 700 „
1896	2 967 733 „ „ „	= 958 674 160 „

Unter den Einfuhrartikeln befanden sich:

	1896	1895	1894
	Tons	Tons	Tons
Verzehrungsgegenstände . .	2 290 588	1 959 816	1 820 162
Bau- und Brennmaterial . .	1 891 095	1 744 436	1 700 441
Rohstoff- und Halbfabrikate .	2 762 549	2 518 755	2 357 095
Manufactur- u. Modewaaren	30 106	32 755	22 770
Industrieerzeugnisse . . .	129 558	113 273	96 353
	7 103 862	6 369 036	5 997 420

Unter den Ausfuhrartikeln befanden sich:

	1896	1895	1894
	Tons	Tons	Tons
Verzehrungsgegenstände . .	1 610 141	1 439 980	1 364 476
Bau- und Brennmaterial . .	318 266	300 381	247 223
Rohstoff- und Halbfabrikate .	877 586	828 763	797 633
Manufactur- u. Modewaaren	51 020	53 247	41 802
Industrieerzeugnisse . . .	383 651	355 493	296 021
	3 240 665	2 977 864	2 747 020

In der letzten Versammlung der Naval Architects in London kam die seiner Zeit stattgefundene Probefahrt des Torpedoboots „Turbinia“ zur Sprache und erregte, in Bezug auf die erzielten Resultate allgemeines Aufsehen. Die „Turbinia“ wurde als Fortbewegungsmittel für die Schifffahrt besonders in den letzten zwei Jahren entwickelt und verbessert; sie wurde

mit Condensation benutzt und die erzielte Ersparniss ist eine sehr bedeutende. Mit Turbinen von 1000 Pferdekraften, die ungefähr 2000 Umdrehungen in der Minute machen, ist man überzeugt, weniger Dampf zu verbrauchen als mit den besten Dampfmaschinen mit Tripleexpansion. Die Anschaffung der Dampfturbine ist nicht allein billiger, ihr Gewicht wird in den meisten Fällen auch ein Fünftel desjenigen einer gleich starken Maschine nicht übersteigen. Dazu kommt ferner, dass die Turbinen viel weniger Raum einnehmen wie die alten Apparate, so dass das Fahrzeug mehr Ladung einnehmen kann. Die verringerte Vibration gestattet den Schiffsrumpf leichter zu machen, der heute sehr stark und widerstandsfähig sein muss. Die Vorzüge des vorgeschlagenen System scheinen kurz folgende zu sein: Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Ladefähigkeit; Kündensparniss; leichteres Navigiren in wenig tiefen Gewässern; geringere Anlagekosten; leichtere Maschinerie und billigere Wartung derselben; viel kleinere Schiffsschwankungen und geringere Grösse und Schwere der Schraube. Aus den Proben ergab sich eine stündliche Geschwindigkeit von 29,6 Meilen und trotzdem war der Gang des Bootes äusserst ruhig, ohne jede Schwankung. Mit Rücksicht auf die Kleinheit der „Terbinia“ kann diese Geschwindigkeit als ganz bemerkenswert gelten; das Boot ist nämlich nur 30,48 m lang, 2,74 m breit und hat ein grösstes Displacement von 42 Tons. Die mit einem solchen Fahrzeug erreichte Geschwindigkeit hat bisher nicht überschritten, während die grösseren Zerstörer mit 250–300 Tons Displacement und 61–67 m Länge nur ganz selten über 30 Knoten laufen. Man hofft mit der „Terbinia“ noch grössere Geschwindigkeit zu erreichen, da die Maschinen noch nicht mit ganzer Kraft arbeiteten. Ty.

Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit vom 1. bis 30. März 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste waren zu verzeichnen 1896 bei 3 Dampfern und 64 Seglern, 1897 bei 25 Dampfern und 64 Seglern. Beschädigungen fanden statt: 1896 an 297 Dampfern und 233 Seglern, 1897 an 391 Dampfern und 290 Seglern. Die Totalverluste im März 1897 nach Flaggen geordnet ergeben folgende Zusammenstellung. Amerikanische 1 Segler; Britische 15 Dampfer, 26 Segler; Chilenische 1 Segler; Dänische 1 Segler; Deutsche 4 Dampfer, 1 Segler; Französische 3 Dampfer, 7 Segler; Norwegische 1 Segler; Japanische 1 Dampfer; Italienische 1 Segler; Niederländische 2 Segler, 2 Dampfer; Norwegische 2 Dampfer, 18 Segler; Russische 1 Segler; Oesterreichische 1 Dampfer; Türkische 1 Segler. Nächste England, bei welchem die hohe Verlustzahl durch seine grosse Flotte erklärlich ist, zeigt Norwegen was den Verlust seiner Segelschiffe anbetrifft eine hohe Ziffer. Diese auffallende und beunruhigende Erscheinung ist wohl in hervorragendem Maasse dem hohen Alter des Schiffsmaterials zuzuschreiben.

**Die neue Desinfectionsanstalt der Hamburg-Amerika-Linie.** Die Verwaltung der genannten Rhederei hat am Grasbrook neben ihrem Gepäckabfertigungs-Schuppen eine nach den neuesten Erfahrungen auf dem Gebiete eingerichtete Desinfectionsanstalt errichten lassen, die in den nächsten Tagen in Benutzung genommen werden soll. Die Anstalt besteht aus einem Raum, in dem der von der Maschinenfabrik von Oscar Schimmelmann gelieferte Desinfectionsapparat aufgestellt ist, und aus zwei Nebenlokalitäten. In einem Theil dieses Hauses steht der Dampfessel, eine Abtheilung dient als Kohlenglass, ausserdem sind zwei Aus- und Ankleidekabinette vorhanden, die durch einen Brausebad-Raum von einander getrennt sind. Der Apparat wird in der Mitte durch eine Rabitz-Querwand in zwei gleich grosse Theile getheilt und zwar derartig, dass je eine halbe Länge des Desinfecteurs in diese Räume hineinragt. Diese Räume können sowohl vom Kessel und von einem der

Aus- und Ankleidezimmer wie auch vom Gepäckschuppen und von aussen betreten werden. In dem grösseren Raum der sog. „unreinen“ Seite finden die zu behandelnden Gegenstände Platz, der beschränktere Abtheil dient zur Aufnahme der desinficirten Sachen. Der Apparat, dessen Querschnitt ein Oval bildet, besitzt an beiden Seiten hermetisch schliessende Thüren. Soll eine Reinigung von Zeug, Kisten, Betten u. dergl. Dingen vorgenommen werden, so werden die Doppelthüren des in die unreine Seite hineinragenden Theiles des Apparates geöffnet und das auf demselben auf Rollen und Schienen laufende und zum Aufhängen der Objecte bestimmte Gerüst hinausgefahren. Nach beschaffter Reinigung schiebt man das Gerüst zurück, die Thür wird geschlossen, und durch die Oeffnung eines Ventils kann der Dampf eindringen. Der aus der Rohrleitung vom Kessel kommende Dampf strömt zunächst in das am Boden befindliche Röhrensystem, um eine Vorwärmung des Desinfecteurs herbeizuführen. Ist dies in hinreichendem Maasse geschehen, sodass beim Einlassen des Dampfes in den Apparatraum selbst kein Tropfwasser von den Wänden fliesst, dann wird der Dampf nach dem Rohrsystem abgesperrt und in den Desinfectionsraum gelassen. Die Entströmung geht so lange vor sich, bis das am Apparat angebrachte Manometer 1 Atmosphäre — 100° C. — anzeigt. Dieser Dampfspannung bleiben die zu behandelnden Gegenstände je nach Beschaffenheit eine halbe Stunde oder noch länger ununterbrochen ausgesetzt, um alle Ansteckungsstoffe unschädlich zu machen. Nach Verlauf dieser Zeit wird der Dampf nach dem Raum abgestellt und nochmals durch das am Boden liegende System getrieben, wodurch die Effecten getrocknet werden. Die getrockneten Gegenstände kommen dann ins Freie. Die auf der unreinen Seite arbeitenden Personen haben nach Schluss ihrer Thätigkeit ihre Anstaltskleidung abzulegen und ein Brausebad zu nehmen.

Nachdem in Folge des Inkrafttretens der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 der Abschluss eines anderweitigen Uebereinkommen zwischen dem Deutschen Reich und Griechenland wegen gegenseitiger Anerkennung der Schiffsbriefe notwendig geworden ist, werden die Schiffe der beiderseitigen Handelsmarinen wie folgt behandelt: In deutschen Häfen werden die auf Grund der griechischen Verordnung vom 12. Februar 1878 ausgestellten nationalen Messbriefe griechischer Segel- und Dampfschiffe ohne Nachvermessung anerkannt. Die griechischen Dampfschiffe haben jedoch die Befugniss, behufs Ermittlung des für die Entrichtung der Schiffsabgaben maassgebenden Netto-Raumgehalts die Feststellung der Abzüge für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume nach den Vorschriften der §§ 14 b und 15 der deutschen Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 zu verlangen. Lässt sich diese Feststellung wegen Unthunlichkeit einer Nachvermessung der bezeichneten Räume nicht bewirken, so kann die Hafenbehörde dem bezüglichen Anspruch durch einen Abschlag von dem in dem griechischen Messbriefe nachgewiesenen Netto-Raumgehalt in Höhe von 5 Procent des letzteren genügen. 2. In griechischen Häfen werden ohne Nachvermessung anerkannt. a. die vom 1. Juli 1895 ab ausgestellten nationalen Messbriefe deutscher Segler und Dampfer. b. die vor diesem Zeitpunkte ausgestellten nationalen Messbriefe deutscher Segel- und Dampfschiffe einschliesslich der nach § 7 der deutschen Schiffsvermessungsordnung vom 20. Juni 1888 unter Anwendung des britischen Abzugsverfahrens für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume ausgestellten Specialmessbriefe. Deutsche Dampfschiffe, welche nicht einen solchen Specialmessbrief, sondern nur einen vor dem 1. Juli 1895 ausgestellten regelmässigen Messbrief besitzen, können behufs Ermittlung des für die Entrichtung der Schiffsabgaben maassgebenden Netto-Raumgehalts die Feststellung der Abzüge für die Maschinen-, Kessel- und Kohlenräume nach den Vorschriften der griechischen Verord-

nung vom 12. Februar 1878 verlangen. 3. Soweit nach Vorstehendem eine theilweise Nachvermessung erforderlich ist, ist dieselbe auf das Maass des Nothwendigsten zu beschränken; die Gebühren für diese Nachvermessung werden nur für die thatsächlich vermessenen Räume berechnet.

Das ehemalige Arsenal der ersten deutschen Flotte in Geestemünde die im Jahre 1848 von der Frankfurter Nationalversammlung unter schwarz-roth-goldener Flagge ins Leben gerufen wurde, ist ein Raub der Flammen geworden. Das hohe, burgähnliche Gebäude mit zwei stumpfen Thürmchen an der Frontseite, das sich am Deiche erhob, liess durch seine Bauart die einstige Bestimmung erkennen. Lange freilich hat die schwarz-roth-goldene Flagge auf diesem Gebäude nicht geweht, denn die deutsche Flotte wurde, nachdem sie durch Auflösung des Parlaments herrenlos geworden war, im Jahre 1852 aufgelöst und hier unter den Hammer gebracht. Das jetzt in Schutt und Asche liegende Gebäude hatte damit ebenfalls ausgedient. Später wurde es noch einmal von der Oesterreichern als Zeughaus benutzt und in neuerer Zeit von der Firma Wilhelm Bade als Fischräucherei und Konservenfabrik eingerichtet. Jetzt stehen nur noch die nackten Mauern, während aus den Trümmern im Innern mächtige Rauchwolken gen Himmel steigen.

**Japans Dampferflotte.** Den „Hiogo News“ zufolge zählte man Ende 1894 erst zwölf japanische Dampfer über 3000, 29 Dampfer über 2000 und 45 über 1000 Tonnen. Jetzt giebt es dagegen 10 Dampfer von mehr als 5000, 2 von mehr als 4000, 13 über 3000, 14 über 2000 und 60 über 1000 Tonnen. Man glaubte vielfach, die zahlreichen, von der Regierung während des Krieges für Transportzwecke angekauften Schiffe könnten nach dem Frieden kaum noch alle unter japanischer Flagge bleiben. Aber dies ist mit vereinzelt Ausnahmen doch thatsächlich geschehen, und trotzdem wird noch immer eifrig gebaut, besonders an mittelgrossen und kleinen Schiffen, sodass bereits die Docks des Inselreiches nicht mehr ausreichend für den Bedarf sind, weshalb die japanischen Zeitungen eine Menge neuer Anlagen befürworten. Japan ist somit auf dem besten Wege, die erste Handelsmacht nicht nur in Ostasien, sondern im ganzen östlichen Pacific zu werden.

In das französische Budget des Jahres 1897 sind die folgenden Subsidien eingeschlossen, welche die Regierung den verschiedenen französischen Dampfschiffslinien zur Aufrechterhaltung ihres Betriebes zu Gute kommen lässt. Von der Regierung erhalten, die Mittelländischen Linien 1 351 665 fr., die Colais-Dover Linie 250 000 fr., New Yorker und Westindische Linien 11 258 000 fr., Chinesische und Japanische Linien 6 085 032 fr. Postdampfer zwischen Frankreich, Algier, Taus, Tripolis und Marokko 880 000 fr., Corsische Linien 350 000 fr., Australische und Neu Caledonische Linien 3 107 936 fr., die nach der Ostküste von Afrika und den indischen Ocean fahrenden französischen Linien 1 924 640 fr. und nach der Westküste Afrikas 500 850 fr. Im Ganzen unterstützt also die französische Staat mit 25 708 123 fr. seine Kauffahrtflotte. Ausserdem werden noch 3 500 000 fr. an Prämien für das Fischereiwesen Frankreichs bezahlt.

Die Dampfergesellschaft La Veloce in Mailand erhöht ihr Actienkapital von 13 auf 18 Millionen zur Vergrösserung ihrer Flotte um vorerst fünf Dampfer, in Dienst zu stellen, von denen bereits vier in Ausführung begriffen sind, während der letzte im Mai in Auftrag gegeben werden soll. Sämmtliche Arbeiten wurden heimischen Werften übertragen, und zwar den Herren N. Odero & Co. in Genua und Sestoi Ponente. Das erste der betreffenden Fahrzeuge „Centro America“ wird bereits Anfangs

nächsten Monats vom Stapel laufen und dürfte seine Ausreise nach Centralamerika, für welche Linie es bestimmt ist, am 1. Juni antreten können. Der Tonnengehalt derselben bezieht sich auf 3200 Brutto; es bietet Raum für 130 Passagiere erster und 750 dritter Klasse und ausserdem für 1600 Tonnen Güter. Es ist in jeder Beziehung auf das Praktischste und Elegante ausgerüstet; seine dreifachen Expansionsmaschinen nach neuestem und bewährtestem System gebaut, entwickeln 3600 Pferdekraft und dabei eine Schnelligkeit von 14 Seemeilen per Stunde. Der zweite Dampfer „Savona“ wird im Juni oder Juli zu Wasser gelassen worden und ist gleichzeitig das grösste Schiff der Handelsflotte, dass bis jetzt in Italien gebaut wurde. Sei Brutto-Tonnengehalt berechnet sich auf 4300; er erhält Doppelschrauben und ist im Kriegsfall ausserdem, der Regierung als Kreuzer zu dienen. Seine Kajüten für Passagiere 1. und 2. Klasse entsprechen in jeder Beziehung allen modernen Anforderungen an den Comfort; die Maschinen entwickeln 5800 Pferdestärken und damit eine Fahrgeschwindigkeit von 16 Seemeilen in der Stunde, er wird auf der südamerikanischen Linie Verwendung finden. Die beiden anderen Schiffe „Citta di Milano“ und „Citta di Torino“ sollen im August bezw. im December fertig gestellt sein und sind hauptsächlich für den Güter- und Auswanderungsverkehr berechnet. Sie haben einen Bruttogehalt von 4000 Tonnen, Maschinen von 2500 Pferdestärken und eine Schnelligkeit von 12 Seemeilen in der Stunde. Die Plätze für Auswanderer entsprechen allen sanitären Anforderungen, welche das diesbezügliche, demnächst erst in Kraft tretende italienische Gesetz vorschreibt. Was schliesslich den fünften Dampfer betrifft, so sollen die Arbeiten für denselben im Mai ihren Anfang nehmen und die Ablieferung im April n. J. stattfinden. Es handelt sich hierbei um ein Schwesterschiff der „Centro America“ und wird dasselbe auf der gleichen Linie s. Zt. eingestellt werden. Ausserdem hat die Direction die Entwürfe zur Herstellung weiterer vier Dampfer vorbereitet und dieselben Anerbietungen von inländischen Werften eingefordert. Zwei von diesen Fahrzeugen sollen an Grösse alle bisher in Italien gebauten Handelsdampfer übertreffen und müssen ausserdem diejenigen Eigenschaften besitzen, welche vom Marineministerium vorgeschrieben sind, um im Kriegsfall Verwendung finden zu können. Danach wird die Flotte der Gesellschaft sich aus 20 Schiffen zusammensetzen und zwar sieben eleganten Schnelldampfern, welche auch als Kreuzer dienen können, fünf grossen Dampfern für Personen- und Güterbeförderung, aber auch für Militär- und Munitionstransporte geeignet, vier Dampfer zu allgemeinen Handelszwecken und für den Postdienst, event. als Avisos verwendbar und schliesslich vier kleineren Schiffen zur Ausbille und auf Zweiglinien einzustellen. Mit diesem Schiffpark hofft die rührige und intelligente Verwaltung, die bekanntlich fast ausschliesslich in deutschen Händen ruht, bis auf Weiteres allen an sie heran tretenden Verkehrsansprüchen vollauf genügen zu können.

Am Fischereihafen in Geestemünde wird demnächst von der Firma Tecklenburg der Bau eines Patentslips in Angriff genommen, welches 4 resp. 6 Fischdampfern gleichzeitig Platz bietet. Die Anlage wird die südliche Querseite des Hafenplatzes einnehmen und ausser den Slips Reparaturwerkstätten für all vorkommenden Arbeiten erhalten. Für die Fischdampfer ist eine solche Anlage durchaus nothwendig. Oft kommt es vor, dass ein Dampfer die Schraube durch Netze oder Schleppleinwand unklar hat und das Schiff für kurze Zeit trocken setzen muss, um dieselbe zu klären. Jeder Dampfer wird ausserdem zweimal jährlich regelmässig gedockt, gereinigt und gestrichen, so dass die Anlage voraussichtlich recht gut beschäftigt sein wird. Den Bedürfnissen der Dampffischerei angepasst, werden die Patentslips so angelegt, dass die Dampfer mit jedem Wasserstande auf dieselben mittels Dampfmaschine hinaufgewunden und wieder hinabgelassen werden können. Sie sind also nicht



wie es jetzt der Fall ist, wenn sie in die Docks gehen, gezogenen, Hochwasser abzuwarten, um hinein und heraus kommen zu können, sondern sparen unter Umständen viel Zeit.

**Ein neuer Dampfer in Bau gegeben.** Nach Verlegung der Boehrstation nach Brunsbüttel hat die Bau-Commission der Boehrlooten sich veranlasst gesehen, da ihr früherer Dampfer nicht mehr genügte bei der Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G. vormals Janssen & Schmilinsky einen neuen Lootsen-dampfer, welcher bedeutend grösser als der alte wird, in Auftrag zu geben. Das neue Schiff wird nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd aus Stahl erbaut, und wird eine Länge von 70 Fuss englisch und eine Breite von 17 Fuss bei 250 Pferdekraften erhalten. Er wird in Eisbrecherform errichtet und Schlafräume für 18—20 Lootsen erhalten. Mitte November soll bereits die Fortigstellung und Ablieferung stattfinden.

**Die Auswanderung über deutsche Häfen, Antwerpen, Amsterdam und Amsterdam** stellt sich nach den Ermittlungen des Statistischen Amtes für März folgendermassen: Es wurden

	im März	
über:	1897	1896
Bremen . . . . .	799	3145
Hamburg . . . . .	715	875
andere deutsche Häfen (Stettin)	54	286
Deutsche Häfen zus. . . . .	1568	2506
Antwerpen . . . . .	315	501
Rotterdam . . . . .	51	113
Amsterdam . . . . .	4	—
Ueberhaupt 1898	3120	

Aus deutschen Häfen wurden im März 1897 neben den genannten 1568 deutschen Auswanderern noch 5767 Angehörige fremder Staaten befördert. Davon gingen über Bremen 49, Hamburg 2179, Stettin 145.

## Kleine Mittheilungen.

Für die seiner Zeit berichtigte Bergung des Dampfers „Helveta“ ist dem Dampfer „Helveta“ der Hamburg-Amerikaner vom englischen Gerichtshof ein Bergelohn von 5000 £ zugesprochen worden.

Der Verwaltungsrath des Oesterreichischen Lloyd wird in nächsten Woche die endgültigen Bilanzberathungen in Triest abhalten. Die bisher gepflogenen Erhebungen haben zu dem Resultate geführt, dass die Dividende für das Jahr 1896 nicht über als mit 10%, fl. oder 2% bemessen werden könne, und dürfte auch der Beschluss lauten, den der Verwaltungsrath beschliesst. Die Dividende des Jahres 1895 betrug 21 fl. 4%.

**Stapellauf.** Ein für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Reiherstieg-Schiffswerft in Bau befindlicher Dampfer lief glücklich vom Stapel und erhielt den Namen „Petropolis“.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

**Sitzung vom 21. April.** Der Vorsitzende theilte mit, dass Herr Spillmann aus Geestmünde, während seines Aufenthaltes in London der „sea fishery protection association“ die Stellung des Verbandes Deutscher Seeschiffer übermittelt. Auf dessen Thema Bezug nehmend, wird ein Artikel der „Hansa“, über „Grenzende Tagesfrage“ verlesen und auf die in dem

Aufsatz abweichende Ansicht des Verfassers in Betreff der Wegerechtsfrage aufmerksam gemacht. Die in England beabsichtigte Einführung eines umfangreicheren Flaggensystems, wonach statt der jetzt gebräuchlichen 18 Flaggen 25 benutzt werden sollen, wird erwähnt und beschlossen, diesen Gegenstand in einer späteren Sitzung eingehender zu behandeln. In Betreff des Nothsignalwesens, welches auf der Tagesordnung stand, entwickelte sich eine anregende, längere Debatte. Im Allgemeinen bevorzugte man ein auffallendes und aufsteigendes Nachtsignal; gegen das Einführen der Crondell'schen Nachtsignale, welche in der North of England Protection Association gebräuchlich sind, wurden verschiedentlich Bedenken geäussert, weil die rothe Farbe in den Privat-Nachtsignalen der meisten Dampferlinien vorherrschend ist und deshalb leicht Veranlassung zu Irrthümern geben kann. Der Vorsitzende wird sich mit der englischen Versicherungsgesellschaft in Verbindung setzen und diese um die Zusendung einiger Signale ersuchen, damit durch praktische Benutzung die Brauchbarkeit und Zweckmässigkeit geprüft werden kann.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die Versammlung vom 15. d. M., welche gut besucht war, fand unter der Leitung des Vorsitzenden statt. Nachdem zunächst ein Herr als Mitglied in den Verein aufgenommen war, wurden die Eingänge, 2 Schreiben von Mitgliedern und ein solches einer hiesigen Rhederei besprochen. Auf der Tagesordnung stand die Abänderung der Seemannsordnung, insbesondere die im hiesigen Nautischen Verein in den drei letzten Versammlungen gefassten Beschlüsse über dieselbe. Die Versammlung erklärte sich bei § 31 für Beibehaltung der vom Vereine vorgeschlagenen Fassung mit Ausnahme des Satzes des Absatzes 3, welcher zu streichen ist. Zu § 40 wurde bemerkt, dass der Beschluss des hiesigen Nautischen Vereins über den Absatz 2 eine Verschlechterung gegenüber der heutigen Fassung bedeute, die für die Sicherheit des Schiffes unter den heutigen Verhältnissen verhängnissvoll werden könne. Hierauf wurden noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen, sowie auf eine von der dramatischen Gesellschaft „Olympia“ am zweiten Ostertage zum Besten des hiesigen Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger arrangirten Wohlthätigkeits-Vorstellung aufmerksam gemacht und sodann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 21. April 1897.

Infolge der letzthin gehaltenen Feiertage waren die Befrachter wenig gestimmt, Räume aufzunehmen, und haben wir deshalb nur nachstehende Abschlüsse der letzten Woche zu verzeichnen:

- „Macmillan“ Middlesbro/Japan 20/—, Schienen.
- „Sydenham“ Puget Sound/Freemantle 50/—, option Geraldton 52/6 per 1000 sup. feet, Lumber.
- „Florence Stella“ Puget Sound/Freemantle 50/— per 1000 sup. feet, Lumber.
- „Avon“ Cardiff/Rio 17/9.
- „Astoria“ Sharpness/Melbourne 19/—, Salz.
- „Seestern“ Brit. Columbien/London oder Liverpool direkt 27/6, Lachs, October-Beladung.
- „Beacon Rock“ Portland/U. K. H. A. D. 27/6 . 1/2, direkt, Sept./Oct.
- „Bankholme“ Salpeterplatz/Port Elizabeth 20/—.
- „Western Monarch“ Salpeterplatz/U. K. Cont. 16/— . 1/2, direkt.
- „Eikundasund“ Cardiff/Rio 18/—, Kohlen.
- „Enita“ 496 T. R., Newyork/Pernambuco 18c., Petroleum.

## New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye &amp; Co.

New-York, den 9. April 1897.

Die Liste der in letzter Woche für Getreideladungen geschlossenen Dampfer zeigt einen Rückgang, sowohl was die Zahl der Schiffe, als was die Raten betrifft, und das Angebot von Dampfern übersteigt die Nachfrage, obwohl gewisse Grössen zur Erledigung aller Abschlüsse für Mai in gutem Verkehr bleiben und höhere Raten bedingen als andere Dampfer, welche sich bezüglich der Grösse und Position nicht so gut eignen. Der in letzter Zeit sehr erhebliche Rückgang der Preise aller unserer Cerealien hat bis jetzt noch nicht viel neue Abschlüsse zur Folge gehabt, die jedoch vielleicht erfolgen werden, wenn die Werthe erst wieder eine stetige Höhe einnehmen. Die gegenwärtige Nachfrage nach prompter Räumte, um Zucker vor der geplanten Zollerhöhung hierher zu transportiren, hat zum Abschluss einer Anzahl Charters auf Zeit für prompte Dampfer geführt, meist aber nur für eine Reise von Westindien. Der Begehr für Berthräume nach China und Japan ist auffallend gut, doch hindern die Forderungen der Rheder für den Augenblick das Geschäft. Von den Golfhäfen finden noch immer Abschlüsse für Balken statt und es herrscht eine, wenn auch nicht dringende, so doch stetige Nachfrage, während die Raten sich gut behaupten. Vom St. Lorenz und den Dielenhäfen kann Räumte jedoch nur bei einer kleinen Concession gegen frühere Raten placirt werden. — Der Markt für Segelschiffsräume zeigt nichts von besonderem Interesse. Das Angebot ist gering, doch herrscht gleichzeitig auch nur wenig Nachfrage und die Raten sind für den Augenblick williger. Das gilt hauptsächlich von den Frachten für Kistenöl nach dem Osten, wohin mehrere Charters zu niedrigeren Raten abgeschlossen worden sind. In anderen Branchen ist nichts Neues passirt. Von dem Golf nach Südamerika sind einige Ordres für prompte Verschiffung von Balken zu 12 \$ Netto nach dem La Plata und 13 \$ Netto nach Rio am Markte, doch kamen wegen Mangels an passender Räumte keine Abschlüsse zu Stande. Navalstores sind ruhig und nicht über 2 s 7½ d für Harz und 3 s 10½ d für Terpentinspiritus mit mittelgrossen Schiffen vom Süden nach Cork f. O. zu notiren.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Meld in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2½ d.	12/6	10	10a12/6
London, Dpfr.	3d.	17/6	12/6	12/6
Glasgow, Dpfr.	2d.	17/6	9/	15a17/6
Bristol	2½ d.	20/	12/6	17/6
Hull	3d.	17/6	15/	15a17/6
Leith	3½ d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	3d.	22/6	15/	15a17/6
Hamburg	45 d	90 d	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	6½ c.	20 cts.	14 cts.	12a16c.
Amsterdam	6½ c.	20 cts.	14 cts.	12a16c
Copenhagen	2/6	22/6	20/	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	30c.	5 S.
Antwerpen	2½ d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	45 d May	22c.	20 c.	12c.
Marseille	2/6.	22/6	17/6	20a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 17½ c. — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen ½ d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dpfr.	2/10½	2/10½	2/7½	2/10½
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2 a3'	22c.

	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Ypo.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segl.	17½ c.	19½ c.	16½ c.	20c.

## Büchersaal.

**Jahrbuch der Astronomie und Geophysik**, enthaltend die wichtigsten Fortschritte auf den Gebieten der Astrophysik, Meteorologie und physikalischen Erdkunde. Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. Siebenter Jahrgang 1896. Verlag von Eduard Heinrich Mayer, Leipzig. Preis M 7.

Der vorliegende siebente Band des von uns schon öfter besprochenen Werkes zeigt wieder eine reichhaltige Fülle interessanten und lehrreichen Materials. Da unsere Leser in erster Linie dem Meer, von den anderen im Buche behandelten Fächern, ihre Aufmerksamkeit schenken werden, so wollen wir nicht versäumen darauf hinzuweisen, dass unter dieser Ueberschrift viele in nautischer Beziehung wichtige Fragen erörtert werden. Wir machen auf die folgenden Aufsätze aufmerksam. Der Golfstrom und seine Quellen. Form und Ursprung der Gezeitenwellen. Die Springfluthwelle in der Mündung des T sien-tang-Kiang in der Hang-tchou Bucht. Die Guineestromung. Die hydrographischen Verhältnisse des Ozeans zwischen dem Nordpole und der europaisch-asiatischen Nordküste nach Dr. Nansen's Beobachtungen. etc. Den vielen Lesern und Anhängern dieses Buches wird auch dieser Jahrgang angenehme und lehrreiche Stunden bereiten.

Des Oeffteren ist uns in letzter Zeit Gelegenheit geworden, die Fabrikate der Deutsch-Amerikanischen Lack- und Firniß-Werke, Degenhardt & Knoche Commandite Gesellschaft in Hamm in Westfalen rühmend erwähnen zu hören und möchten wir nicht unterlassen, auch an dieser Stelle in den letzten Jahren zu einem aussergewöhnlichen Aufschwung gelangten Firma zu gedenken. Mit seltener Liebenswürdigkeit stellt der Theilhaber und Direktor der Werke Herr Louis Knoche, eventuell sogar Fremden, die Besichtigung an, in der That auf das Praktischste eingerichteten Anlagen eine Gelegenheit, die auch wir benutzt haben, unsere Kenntnisse nach dieser Richtung hin zu bereichern. Macht schon der ganze Complex von aussen her einen vorzüglichen Eindruck, so ist es geradezu überraschend, mit welcher sinnreichen und doch so einfachen Praxis die inneren Fabrikationsrichtungen angelegt sind. Durch rastlose Thätigkeit und angestrengtestes Arbeiten ist es dem genannten Leiter der Werke in verhältnissmässig kurzer Zeit gelungen, das Etablissement einem Welthaus ersten Ranges zu gestalten, das nicht allein durch seine in der That hochvorzüglichen Fabrikate, sondern auch durch seine allseitig gerühmte Coulanz einen tonangebenden Platz in der Branche behauptet.

Auch im Ausland fängt die Firma an, in erfreulicher Weise festen Fuss zu fassen, ein Umstand, den sie nicht allein ihren Patenten, sondern wohl in erster Linie ihren thatsächlich concurrenzlos guten Waaren verdankt. Mit Freuden ist es zu begrüssen, dass die ausländischen Fabrikate in dieser Weise von Jahr zu Jahr durch die eben so gute deutsche Waare vom Weltmarkt verdrängt werden und es ist nur zu wünschen, dass die deutschen Lackfabriken durch die sich ihnen in hohem Maasse entgegenstellenden Widerwärtigkeiten nicht ermüdet ihre ausländische Concurrenz endgiltig aus dem Felde zu schlagen.

Wir hören, hat die genannte Firma, um dieses Ziel leichter zu erreichen, bereits in Oesterreich eine Fabrik in grossartigstem Massstabe angelegt und steht dieserhalb auch in anderen Ländern in Unterhandlung, da die hohen Zölle eine Einfuhr von Deutschland aus ja nicht erlauben.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, No. 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Ältere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 18.

Hamburg, den 1. Mai

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Nansen's Polar-Schiff. — Einwirkungen auf den britischen Handel. — Französische Handelsprämien und deren Wirkung. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der in unserem Blatte bereits im Jahre 1893 erwähnte Plan der Erschliessung der Hudsonsbai eine reguläre Dampferfahrt von Europa aus, mit nunmehr greifbare Form anzunehmen. Die Gesellschaft, welche diese Verbindung schaffen und Anschluss daran einen Schienenweg nach der arktischen Küste legen will, ist im October vorigen Jahres incorporirt worden und weist unter ihrer Mitgliederliste eine grosse Zahl prominenter Leute, sowohl Grossbritanniens wie Canadas auf, darunter Admiral Markham, den Marquis of Dufferin, früherer Gouverneur der Dominion u. A. Als Anlaufpunkt ist das an der westlichen Seite der Bai gelegene Port Churchill in Aussicht genommen. Die Fahrt ist von Churchill aus über Edmonton geplant und würde bei Calgary, in Rocky Mountains, in einen Schienenstrang der canadischen Pacificbahn münden. Wie sehr sich die Verkehrsverhältnisse nach Verschieben würden, zeigt folgende Gegenüberstellung der Distanzen auf verschiedenen Routen:

Liverpool-Vancouver via Port Churchill, Calgary	4,568 engl. Meilen
Liverpool-Vancouver via Montreal	5,896 „ „

Differenz 1,328 engl. Meilen

Nach San Francisco würde die Ersparniss an Distanz auf der neuen Route gegenüber dem Wege über Montreal gleichfalls 1,328 Meilen betragen, während

im Vergleich zu der New-Yorker Route 1,031 Meilen gewonnen würden. Der Schwerpunkt für die Verwirklichung der Sache liegt natürlich in der Frage, ob die Eisverhältnisse in der Hudsons-Bai und in der Strasse nicht unüberwindliche Schwierigkeiten verursachen, was die Kenner der dortigen Verhältnisse verneinen. Die Durchführung des Projectes scheint plausibel, wenn man bedenkt, dass die Hudsons-Bai-Gesellschaft, mit in Vergleich zu den heutigen Schiffen recht armseligen Fahrzeugen, Jahrhunderte lang die Fahrt nach der Hudsons-Bai aufrecht erhalten. Es lässt sich nachweisen, dass im Laufe dieser Zeit mehr als achthundert Schiffe dorthin und wieder zurückgesegelt sind. Sachkundige machen geltend, dass die Eisverhältnisse nicht gefährlicher und hinderlicher für die Schifffahrt seien, als im Golf von St. Lorenzo. Für die Entwicklung der nordwestlichen Staaten Canadas wäre eine solche Wendung der Verkehrsverhältnisse natürlich von enormer Bedeutung. Eine nicht unmerkliche Verschiebung unseres Welthandels wäre damit verbunden.

„Schiffe, die nach Manchester bestimmt sind, haben alle Ursache, wenn sie in Liverpool Station machen müssen, vorsichtig zu sein, um eine Schröpfung durch Abgaben, welche die auf ihre Concurrentin neidische Stadt an der Merseymündung nur allzu gerne auf durchgehende Schiffe erhebt, zu vermeiden. Ein von New-York nach Manchester bestimmter Dampfer, nahm auf der Durchfahrt an einer der Liverpools Landungsbrücken eine Trosse und eine



Persenning an Bord und wurde dadurch zu einer Abgabe von 25 £ pflichtig, die schliesslich nach langen Unterhandlungen auf 10 sh 6 d erniedrigt wurde. Ein anderer Dampfer nahm unter denselben Verhältnissen eine Kanne Oel an Bord und musste dafür 20 Schilling Werftgebühr bezahlen. Die Liverpoolscher Hafenabgaben sind auch für Schiffe, die, ohne anzulegen, den Mersey durchqueren und in den Kanal einlaufen zu entrichten. Die oben erwähnten Werftabgaben dagegen sind nur beim Anlegen an einen Pier oder einer Werft zu entrichten. Die Schiffsführer thun daher wohl daran, sich über die diesbezüglichen Verhältnisse zu orientiren.

In der „Sozialen Praxis“ veröffentlicht Dr. Nocht einen Artikel über den Entwurf eines neuen Auswanderergesetzes, in dem besonders die hygienischen Gesichtspunkte berücksichtigt werden. In Bezug auf die indirekte Auswanderung äussert sich der Verfasser wie folgt: In § 38 des Entwurfes ist der Begriff des „Auswandererschiffes“ festgestellt. Den Vorschriften der vorausgehenden Paragraphen werden nur die nach aussereuropäischen Häfen bestimmten Schiffe unterworfen, mit denen, abgesehen von den Kajütspassagieren, mehr als 25 Reisende befördert werden sollen. Damit entgeht die ganze sogenannte Auswanderer-Beförderung, bei welcher die Reisenden aus Deutschland nur bis England, Belgien, Holland gebracht werden, um von da mit ausländischen Dampfern weiterzureisen, der ausdrücklichen Beaufsichtigung durch öffentliche Gesetze und Verordnungen. In der Begründung des Entwurfes ist mit Recht hervorgehoben, dass auf diesen Dampfern im Zwischendeck vielfach sehr erhebliche Missstände herrschen. Man hat es aber nicht für praktisch gehalten, genaue Vorschriften für diese Schiffe ausdrücklich vorzusehen, sondern will sie nur einer besonderen Konzessionspflicht mit Zustimmung des Bundesraths unterwerfen und diesem so eine Mitwirkung bei Feststellung der Einzelanforderungen gewähren. Aber gerade bei diesen nach einem europäischen Hafen bestimmten Schiffen ist es nöthig, recht genaue Bestimmungen zu erlassen und ihre Ausführung so häufig als irgend angängig zu kontrolliren. Meiner Ansicht nach hat ein einzelner oder ein halbes Dutzend nach einem europäischen Hafen reisender Schiffspassagiere dieselben Ansprüche auf hygienische Fürsorge wie die Reisenden auf transatlantischen Dampfern. Auch auf jenen Schiffen ist der Auswanderer gezwungen, zu übernachten, zu essen, sich zu reinigen u. s. w. Man kann auch nicht einsehen, warum etwa der dem Einzelnen zuzubilligende Luftraum, die Grösse und Ausstattung der Koje, die Wäscheinrichtungen, die Verpflegung auf den zwar in der Regel nur zwei bis drei Tage, unter Umständen aber auch länger

dauernden Reisen nach europäischen Häfen anders bemessen werden sollen, als während der 8 bis 10 tägigen Fahrt nach Amerika. Dieser Zeitunterschied ist doch ganz unwesentlich. Bei den kürzeren europäischen Fahrten wäre höchstens von der Mitnahme eines Arztes und der entsprechenden Arzneiausrüstung abzusehen. Die Trennung der Geschlechter während der Nacht lässt auf diesen der indirekten Auswanderung dienenden Dampfern oft sehr vieles, mitunter alles zu wünschen übrig. Wo es der Kleinheit dieser Schiffe wegen nicht möglich ist, besondere Abtheilungen für einzelne reisende weibliche Personen, für Familien und für einzelne Männer herzurichten, da soll man lieber für die eine oder zwei Nächte, welche die Leute an Bord zubringen, alle Frauen, ob verheiratet oder nicht, mit den Kindern unter 10 Jahren von den Männern abschliessen. Zwei solcher Abtheilungen werden sich überall herstellen lassen.

Wir hatten schon in voriger Nummer Gelegenheit, uns über das neue Signaltuch zu äussern und die grossen Vortheile hervorzuheben, welche durch den Zusatz von weiteren 8 Flaggen zu den bis jetzt üblichen 18 geschaffen sind. Von Bedeutung ist die Vermehrung der Zwei-Flaggen-Signale, welche nur noch in dringenden Fällen gezeigt werden, während die sogenannten „Allgemeinen Mittheilungen“ nie mehr als aus Drei-Flaggen-Signalen bestehen sollen. Der Buchstabe N bleibt als Nothsignal nach wie vor unverändert. Die Compasssignale werden in Zukunft in einzelnen Graden und zwar rechtweisend angegeben. Wichtige Mittheilungen zwischen schleppenden und geschleppten Schiffen können durch eine Flagge, die nicht aufgehisst zu werden braucht, sondern nur über die Reeling gehalten wird, ausgeführt werden. Die Signale mit einer Flagge sind sonst sehr beschränkt gehalten, um Verwechslungen mit Compagnieflaggen vorzubeugen. Die Pulverflagge B. und die drei Quarantäneflaggen J. L. und Q. haben, unter dem Code-Winkel stehend, ihre frühere Bedeutung beibehalten; der Code-Wimpel, darunter E., soll der Signalisirenden in Kenntniss setzen, dass die Bedeutung der nun folgenden Flaggen der Buchstabertafel zu entnehmen ist. Die heute gebräuchlich alphabetische Buchstabertafel ist um 5200 Signale vermehrt. Der Mangel an geographischen Signalen macht sich in letzter Zeit sehr unangenehm bemerkbar, denn es existiren viele neu angelegte Häfen, die im heutigen Signaltuch keinen Platz mehr finden konnten; desshalb kann man wohl mit Berechtigung behaupten, kein Theil des alten Signaltuchs bedürft so dringend einer Revision und Erweiterung, wie gerade dieser eben erwähnte. Der neue Code enthält Signale von 10 000 Küstenplätzen, also dreimal

so viel, wie der jetzige. Die heute in Gebrauch stehenden Flaggen haben mit Ausnahme des F-Wimpel, welcher statt einer weissen Kugel ein weisses Kreuz und der Flagge L., die anstatt blau und gelbe, später schwarz und gelbe Vierecke führen wird, keine Aenderung erfahren. Unter dem Titel Fernsignale sind drei verschiedene Arten des Signalisirens angegeben, nämlich mit Kugeln, Kegeln und Quadraten, mit Flaggen und Wimpeln und mit dem Semaphore. Neu ist bekanntlich nur das erste System, dessen Handhabung einfach und praktisch sein soll. Der ganze Apparat setzt sich aus drei Kugeln, zwei Kegeln und einem Quadrat zusammen, er ist im Vergleich zu einem neuen Flaggensatz sehr billig. hat ausserdem den Vortheil, in grösserer Entfernung als die Flaggensignale erkannt zu werden und was die Hauptsache ist, das Fehlen und die Richtung des Windes hat auf die Erkenntlichkeit des Signals keinen Einfluss. Wie schon früher erwähnt, gilt als Einföhrungstermin der 1. Januar 1900, während der Uebergangsperiode, welche vom 1. Januar 1900 bis zum 31. December desselben Jahres dauern soll, wird der Gebrauch des neuen Code durch das Heissen des Code-Wimpels mit der Flagge und einer schwarzen Kugel darunter, gezeigt werden.

Lissabon hat statistische Tabellen veröffentlicht, die angeben in welcher Anzahl und in welchem Umfange sich die einzelnen Nationen seit dem Jahre 1871 an dem Handel Portugals betheiligt haben. Der „arme“ Engländer hat beim Durchsehen dieser Tafeln wieder die unangenehme Erfahrung machen müssen, dass Deutschland in hervorragendem Maasse im Vergleich zu allen andern Nationen auch hier auf fortschreitender Bahn begriffen ist. Die englische Handelsmarine war 1871 mit 1127 Schiffen mit 837 041 Tons Raumgehalt in portugiesischen Häfen am Handel betheiligt, während sich ihre Antheilnahme 1895 mit 2005 Schiffen von 2 126 121 Tons bemerkbar macht. Frankreich war 1871 mit 72 Schiffen von 61 563 Tons Raumgehalt, 1895 mit 289 von 546 623 Tons betheiligt; Skandinavien 1871 mit 1 Schiff von 549 Tons, 1895 mit 249 Schiffen von 151 590 Tons Raum. Deutschland 1871 mit 1 Schiff von 708 Tons, 1895 mit 590 Schiffen von 1 111 885 Tons Raum. Deutschlands Antheilnahme am portugiesischen Handel hat sich in Bezug auf die Anzahl seiner Schiffe im genannten Zeitraume vertausendfacht, während Grossbritannien kaum das Doppelte seiner früheren dort verkehrenden Flotte aufweisen kann.

In Alexandrien scheint in Bezug auf die zu erlegenden Abgaben bei Landung von Stückgütern noch kein reguläres System zu bestehen. Jede

mit dem Hafen in Verkehr stehenden Dampferlinie hat für die Ladung ihrer Schiffe ganz bestimmte Abgaben. Diese Willkür geht so weit, dass der Unterschied der Abgaben auf ein und denselben Artikel sich um die Hälfte verdoppelt resp. verringert, je nachdem die Gebühren von der einen oder anderen Linie erledigt werden. Die natürliche Folge sind fortwährend unabsehbare Klagen und Processe seitens der Abnehmer. Es wäre schon im Interesse der allgemeinen Zufriedenheit wünschenswerth, wenn sich die dortigen Hafenbehörden entschliessen wollten eine bestimmte Taxe festzusetzen, wie sie in anderen Häfen gebräuchlich ist, wenigstens in solchen, die Anspruch auf eine gedeihliche Entwicklung und ein Emporblühen ihres Handels machen wollen.

### Nansen's Polar-Schiff.

Von Navigationslehrer Hinken.

„Ich fühle, dass wir den Kampf ums Dasein unter ungünstigen Umständen führen und dass ein arktischer Tag und eine arktische Nacht den Menschen schneller und ernstlicher altern lassen, als ein Jahr irgendwo sonst auf dieser mühseligen Welt“. So schreibt der amerikanische Nordpolfahrer Kane. Dieser, der frühere Schiffsarzt der Fregatte „United States“ und spätere Küstenvermesser des Mexikanischen Meerbusens, leitete die Nordpolfahrt der Jahre 1853—55. Aber die furchtbaren Strapazen dieser ergebnissreichen Fahrt hatten seine Gesundheit zerrüttet: selbst das milde Klima der Antillen konnte die Leiden nicht heilen, die Nacht und Eis der erstarrten Polargebiete ihm gebracht hatten. Dort wo jetzt noch der Aufruhr tobt und die wilde Kriegsfurie, auf der einstigen Perle der Antillen, schloss der Unglückliche seine thatenreiche Laufbahn für immer. Zwei Jahre nach seiner Rückkehr und erst 37 Jahre alt starb Kane im Februar 1857 zu Havanna.

Und sein Expeditionsschiff, die „Advance“!? Wir wissen es nicht, was aus ihr geworden. Aber nach den Erfolgen Nansens wissen wir nunmehr, dass dieses Schiff, das man damals für so vorzüglich für den Zweck eingerichtet, für so trefflich ausgerüstet hielt, in keiner Weise den Anforderungen entsprach, welche an einen tüchtigen, seiner Aufgabe gewachsenen Nordpolfahrer zu stellen sind. Der geniale, erfolggekrönte Nansen, dessen Name jetzt auf jeder Lippe ist, und der scharfsinnige Erbauer der „Fram“, Schiffsbaumeister Colin Archer haben der Welt gezeigt, wie das schwierige Problem zu lösen ist, einen Nordmeeresfahrer zu bauen, der siegeszuversichtlich die Schwelle des grossen Eiskirchhofs der Natur übersegeln darf. Hätte Kapitän Hegemanns „Hansa“ in Bauart und Ausrüstung

der „Fram“ geähnelte, sie wäre nicht vom Eise zerdrückt worden und die schwere Leidenszeit der Trift auf der Eisscholle wäre ihm und seinen mutthigen Begleitern erspart geblieben. Unglücklicher Kane! Auch Du mit vielen Deiner Nachfolger hättest die schauerliche Todesruhe der erstarrten Polargegenden mit mehr Glück und Erfolg und weniger Leiden betreten können, wenn die früheren Expeditionsschiffe mehr der berühmten „Fram“ geglichen hätten! •

In seinem genialen Entwurfe verwarf Nansen die bisherigen Wege und die anerkannten Methoden der Polarforschung. Das, was die übrigen Polarfahrer vermeiden wollten und, wir können hinzufügen, in Ansehung ihrer Hilfsmittel vermeiden mussten, suchte er gerade auf: die Einschliessung in das feste Packeis des Polarmeeres. So eingeschlossen, wollte er sich von den vorausgesetzten Strömungen über den Pol treiben lassen. Um diesen Plan auszuführen, musste er ein Schiff haben, das den furchtbaren Eispessungen Widerstand leisten konnte. Die Idee dieses „unüberwindlichen Schiffs“ wurde von den meisten Autoritäten abfällig beurtheilt. Der amerikanische General Greely, der bekannte Leiter der unglücklichen Expedition in den Jahren 1881—84, schloss seinen, Nansens Plan verurtheilenden Artikel in „The Forum“ (August 1891): „Arktische Entdeckungsreisen bieten genug an Tollkühnheit und Gefahren in ihren gesetzmässigen und anerkannten Methoden, als dass sie noch die Bürde von Dr. Nansen's unlogischem Selbstvernichtungsplane tragen sollten.“ — Vielfach wurde Nansen's Idee als heller Wahnsinn aufgefasst.

Betrachten wir jetzt dieses „unüberwindliche Schiff“ — die „Fram“, die in einem ganz anderen und zutreffenderen Sinne unüberwindlich war, als die spanische „Armada“, welche der finstere Philipp II die unüberwindliche nannte. Die „Fram“ ist ein Holzfahrzeug von 402 Registertons; nach Nansen's ursprünglicher Idee sollte es nur etwa 170 Register-tons gross werden. Das Schiff hat eine ganz ungewöhnliche Form, das Verhältniss der Länge zur Breite ist wie 3 : 1. Es hat volle abgerundete Formen; gemäss seinem Zweck bietet es dem Eise nirgendwo angreifbare Flächen dar. Bei seiner Konstruktion hatte sein Baumeister unverrückbar das Ziel vor Augen, ein Fahrzeug herzustellen, das den grösstmöglichen Druck aushalten könne, in welcher Richtung dieser Druck auch von aussen erfolgen möge. Geschwindigkeit und Segelfähigkeit kamen weniger in Betracht; seetüchtig musste es natürlich sein. Wie voll die Formen sind, geht am besten daraus hervor, dass der Querschnitt des mittleren Spants ähnlich ist der Form einer durchschnittenen halben Kokosnuss.

Um dieses seltsame Fahrzeug nun auch gleich in der Vorstellung des Lesers als ein wirkliches Schiff erscheinen zu lassen, fügen wir hinzu, dass es als ein Dreimast-Gaffelschooner getakelt ist. Am Vormast befinden sich ausserdem noch zwei lose Raaen zum An-Deck-Fieren für Breitfock und Topsegel. Ausserordentlich sinnreich ist auch die kleine Maschine von 220 indicirten Pferdekraften gebaut. Es ist dies nämlich eine dreifache Expansions-Maschine, aber so eingerichtet, dass sie durch Ausschalten von einem Cylinder oder sogar zwei in eine Hochdruck- oder Niederdruck-Maschine umgewandelt werden kann. Die Geschwindigkeit beträgt bei Volldampf etwa 6—7 Knoten.

Warum wählte nun Nansen solch' kleines Schiff? die Antwort ist: Es konnte erstens im Verhältniss zu seinem Gewicht bedeutend stärker gebaut werden und zweitens, es war weniger der Gefahr des Erdrücktwerdens dadurch ausgesetzt, dass es bei allzu schweren Eispessungen wegen des geringeren Gewichts in die Höhe gehoben werden konnte. Zu diesem Zweck des Leicht-in-die-Höhe-Hebens war auch die Form der stark ausweichenden Seitenwände gewählt. Durch Experimente stellte Nansen fest, dass die Stärke der letzteren hinreichend sein müsse, um dem zur Hebung des Schiffs nöthigen Druck Widerstand zu leisten. Wie sehr diese Schiffsbaukunst sich bewährte, zeigte sich auf der Expedition, als die Pressungen so furchtbar wurden, dass sie der „Fram“ verhängnissvoll zu werden drohten. Schon war man auf eine Katastrophe gefasst, das Schiff ächste und stöhnte im Innersten des Bau's, schon war alles Nöthige auf das umgebende Eis gerettet; da, wie durch ein Wunder, sass die „Fram“ gerettet auf den sich zermalmenden Eismassen.

Um zunächst noch die äussere Erscheinung des Polarschiffs zu vervollständigen, ist noch anzugeben, dass das Schiff auch mit einer Mühle versehen war. Aber diese Windmühle hatte nicht die Aufgabe, die sie sonst ausnahmslos auf den alten angekauften, der Holzfahrt dienenden Norwegern und den alten Petroleumklippern zu erfüllen hat, sie diente nicht dem Lenzpumpen. Sie hatte viel mehr die ungewöhnliche Aufgabe, in der arktischen Nacht Licht und Helligkeit in den Schiffsräumen zu verbreiten, sie war die Kraftquelle zur Erzeugung des electrischen Lichts. Und, wie Nansen selbst mit Befriedigung eingesteht, sie hatten viel Freude an dieser Windmühle.

Verlassen wir jetzt die äussere Formgebung und betrachten die Art des Aufbaus und der inneren Einrichtung etwas genauer. Die Spanten waren aus bestem italienischem Eichenholz, gewachsenem Krummholz, angefertigt. Es war 25—28 cm stark und hatte dreissig Jahre lang bei Christian



unter Dach gelegen. Der Spantenbau an sich (ohne die Beplankung) wurde so eingerichtet, dass dieser einen vollständig wasserdichten Bau gab. Ist dies schon ein ungewöhnliches Verfahren, so muss man doch noch mehr staunen, wenn man die Art der Beplankung betrachtet.

des Schiffs eingehen wollten. Es mag genügen; darauf hinzuweisen, dass das Schiff zwei volle Balkenlagen hat und dass das Innere desselben ein labyrinthisches Gewirr von Stützen, Streben, Knieen und Bändern darbietet, wodurch das Schiff zu einem einzigen zusammenhängenden Ganzen geworden ist.



Abschied von Bergen.

Die „Fram“ bekam nicht eine einfache, sondern eine dreifache Aussenhaut. Die innerste Beplankung der Aussenhaut bestand aus Eichenholz, sie war  $7\frac{1}{2}$  cm. dick und wurde sorgfältig kalfatert. Darauf folgte die zweite Haut, ebenfalls aus bester Eiche in einer Dicke von 10 cm. Diese wurde mit durchgehenden Bolzen befestigt und gleicherweise sehr sorgsam abgedichtet. Nun kam die dritte Haut, die sogenannte Eishaut. Diese wurde aus hartem Holz, aus Greenhart hergestellt; sie ging ebenfalls zum Kiel hinab und hatte in der Wasserlinie die respectable Dicke von 15 cm. Diese letzte Plankenlage wurde nicht mit durchgehenden Bolzen, sondern mit einfachen Widerhaken-Bolzen befestigt; sie konnte in dem Eise ganz abscheuern, ohne dadurch den Schiffsrumpf irgendwie zu schädigen. Die Innenseite des Spantenbaues erhielt ausserdem eine Lage aus 10—20 cm. starken Pitschpine-Planken; selbstverständlich erhielt auch diese eine sorgsam überwachte Kalfaterung. So repräsentiren sich denn die Schiffseiten der „Fram“ als wahre Holzmauern, solid und wasserdicht, in einer Stärke von fast einem Meter. Die berühmten „wooden walls“ der alten englischen Linienschiffe hätten sich schwerlich mit den Schiffseiten der „Fram“ messen können.

Es würde zu weit führen, wenn wir hier auf das System der Verstärkungen durch Balken-, Stützen-, Knie-Eisenverbände u. s. w. im Innern

Diese Art der Einrichtung wird es begreiflich machen, dass die „Fram“, welche nach der ursprünglichen Berechnung nur 150 000 Kronen kosten sollte, schliesslich 100 000 Kronen theurer zu stehen kam.

(Schluss folgt.)

## Einwirkungen auf den britischen Handel.

Wie gross die Einwirkungen sind, welche die Merchandize Marks Act auf den Export Englands, besonders nach Amerika, nach sich zieht, beweisen die Erklärungen Mr. Beckett Hill's, welcher eine 14-jährige Erfahrung als Verloader der Allan-Linie für New-York und Montreal hinter sich hat. Mr. Hill berichtet, als Commissionsmitglied des Hauses der Gemeinen, auf die Anfrage, welche Ergebnisse durch die Merchandize Marks Act erzielt sind, Folgendes:

London hat als Productionsplatz nicht dieselbe Bedeutung wie Manchester oder Glasgow, wohl aber nimmt die Metropole als Lagerplatz jener Waaren die führende Stelle ein, da nicht nur die industriellen Erzeugnisse der englischen Fabrikstädte in London ihre Abnehmer finden, sondern auch die hauptsächlichsten Handelscentren des Continents die dort hergestellten Waaren, als Transitgut, nach London senden, um von hier nach Amerika mit englischen Schiffen expedirt zu werden. Der Zuzug continentaler Güter hat aber seit dem Jahre 1887, also seit Inkrafttreten der Merchandize Marks Act, bedeutend abgenommen, ja sogar von einzelnen continentalen Städten ganz aufgehört. Als der Entwurf dieses Gesetzes besprochen wurde, haben die englischen Vershiffer demselben wenig Aufmerksamkeit geschenkt, weil sie die Tragweite entweder nicht kannten oder dieser keine besondere Bedeutung zuschrieben, andernfalls hätten sie Alles in ihrer Macht stehende versuchen müssen, das Gesetz zu Fall

zu bringen. Durch die gesetzliche Bestimmung dieser Verordnung, jedem Collo, welches nach oder über England von einem anderen Lande befördert wird, den Namen desjenigen Staates beizufügen, in welchem die enthaltene Waare producirt wurde, ist dem continentalen Producenten eine gefährliche Waffe in die Hand gegeben, erfolgreich gegen seinen englischen Kollegen einen Wettkampf zu bestehen. Die continentalen Verschliffer, welche vor Einführung des Gesetzes ihre Waaren nach London schickten, wo diese von den betreffenden Agenten zur Weiterbeförderung in Empfang genommen wurden, senden ihre Güter jetzt mit einheimischen Schiffen direkt nach Amerika, weil seitens der englischen Zollbehörden bei der Umschiffung in die transatlantischen Dampfer grosse Schwierigkeiten bei Transitgütern gemacht werden. Die Zollbeamten untersuchen die vom Continent kommenden, in Packeten oder Ballen befindlichen, weniger werthvollen Kaufmannsgüter mit viel grösserer Acuratesse, als die mit hohem Zoll belegten Artikel, wie Wein, Spirituosen, Cigarren u. s. w. Die vorher erwähnten Kisten, Ballen, Crates werden von Zölle geöffnet und die einzelnen Theile des Inhalts untersucht; ist in irgend einem Falle den Bestimmungen der Merchandize Marks Act nicht vollgültig nachgekommen, also bei einem der verpackten Artikel das „made in Germany, in Holland“ u. s. w. vergessen, so werden die Colli zurückbehalten und können erst nach längeren Bemühungen gegen eine hohe Strafe verschifft werden; ausserdem kommt noch hinzu, dass die Colli längere Zeit geöffnet stehen bleiben und den bei der Ladung beschäftigten Arbeitern unwillkürlich Gelegenheit geboten wird, den Inhalt zu revidiren, wodurch er an Quantität selten zunimmt. Haben continentale Verschliffer erst einige Male diese traurige Erfahrung gemacht, so werden sie, um ferneren Unkosten vorzubeugen, und aus einfachen Sicherheitsgründen ihre Waaren mit direkten Schiffen versenden, wenn dadurch auch die Frachtgelder etwas höher werden. Die Transitgüter, welche von London nach New-York vor Einführung des Gesetzes befördert wurden, beliefen sich auf einen Durchschnitts-Raumgehalt von 2000 Tons Maass per Dampfer, während heute nur noch die Hälfte dieser angeführten Tonnage über London geht. Mr. Hill führt, um diese für London bedauerlichen Erscheinungen durch Zahlen deutlicher constatiren zu können, folgende Beispiele an: Von Hamburg liefen früher mit jedem Dampfer ca. 120 Tons Transitgut über London ein; heute gar keine. Die Hamburg-Amerika-Linie, früher nur kleine Ladungen befördernd, führt heute einen immensen Export nach New-York aus, überhaupt entwickelt sich der Handel Hamburgs im Verhältniss zu englischen Seestädten bedeutend schneller und hat den Umsatz Liverpools entweder erreicht oder schon überflügelt. Von Bordeaux wurden früher 20 Tons Transitgüter mit jedem Dampfer nach London gesandt, ebenso von Antwerpen früher 34, heute jedoch keine mehr. Diese angeführten Verluste sind allein bei der Allan-Linie zu verzeichnen; wie gross der allgemeine nationale Verlust ist, kann man erst beurtheilen, wenn statistische Angaben darüber vorliegen.

In Folge der sich häufenden Unkosten, welche durch die Umschiffung über London den continentalen Verschliffen erwachsen, wandten sich diese in einigen Ländern an ihre heimischen Rhedereien und sandten versuchsweise Waaren direkt nach New-York, wobei sie die Erfahrung machten, dass auch andere Nationen prompt, schnell und sicher ihre Ladung abzuliefern im Stande sind. In Frankreich reichten die Verschliffer Petitionen bei ihrer Regierung ein, in welchen sie um staatliche Unterstützung baten. Diese erfolgte dann in Form von Subventionsgeldern an einzelne Rhedereien und von Prämiengeldern an Schiffsbauwerften, wodurch die Kaufleute auch hier in den Stand gesetzt wurden, französische Waaren mit französischen Schiffen ebenso schnell und sicher zu befördern, wie es früher durch englische geschah.

Im Ganzen betrachtet, zieht Mr. Hill den Schluss, dass die Merchandize Marks Act bis jetzt nicht vorthellhaft auf die

Entwicklung des englischen Handels und der englischen Industrie gewirkt hat.

## Französische Schifffahrtsprämien und deren Wirkung.

Der britische Consul in Rouen Mr. O'Neill erwähnt in den jährlichen Bericht an seine in England vorgesetzte Behörde, die mit seinen Berufspflichten zusammenhängenden Ereignisse auf maritimen Gebiet in dem ihm unterstellten Konsulardistrikt; dabei schenkt er dem französischen Schiffsbau- und Schifffahrts-Prämienwesen eine ganz besondere Aufmerksamkeit und behandelt dieses Thema in eingehender Weise, wir entnehmen seinem Bericht das Folgende: Die neue Werft in Rouen hatte während der letzten 12 Monate in Bezug auf ihre Thätigkeit nicht übermässig grosse Beschäftigung, jedoch konnte das Resultat im Ganzen zufriedenstellend genannt werden; es wurden von der Werft 13 Segelschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 26 383 Register-Tons abgeliefert. Die Durchschnittstonnage der einzelnen Segelschiffe, die als Vollschiff oder Viermast-Bark getakelt waren, betrug 2000 Tons. Die französische Regierung bezahlt bekanntlich den Unternehmern der Werften für die abgelieferten Schiffe eine verhältnissmässig hohe Prämie, ebenso werden die Eigenthümer der Schiffe reichlich vom Staate unterstützt und brauchen sich über die Rentabilität ihres Eigenthums in dem ersten Jahre keine Sorgen zu machen. Der Werft in Rouen wurde für jedes von ihr gebaute Schiff der vorerwähnten Kategorie 5000 £ in Form einer Bauprämie vom französischen Staate zuerkannt. Hierbei mag gleich erwähnt werden, dass dieses Bauunternehmen allein im letzten Jahre 68 595 £ an Prämiengeldern erhielt.

Wenn ein Industriezweig in dieser Weise vom Staate bevorzugt und für seine fernere Entwicklung in so grossmüthiger Weise gesorgt wird, so sollte man doch annehmen, dass der Art der Unternehmen am Ende des Jahres eine zufriedenstellende Abrechnung mit ihren Actionären machen können. Man müsste, wenn ausländische Werfteigenthümer in Betracht gezogen werden, denen geringe oder gar keine Unterstützung seitens ihrer Regierung zu Theil wird, die aber trotzdem, besonders im letzten Jahre eine gute Dividende bezahlt haben, zu dem Schluss kommen, dass französische Actionäre ihre angelegten Capitalien reichlich verzinst erhalten. Trotz dieser hohen Prämien hat die Schiffswerft in Rouen in diesem Jahre an ihre Actionäre keine Dividende bezahlt und allem Anscheine nach mit Vortheil grosse Verluste zu verzeichnen gehabt. Innerhalb der letzten Wochen fand eine Generalversammlung der Gesellschaft statt, welche beschloss das Betriebskapital zu erhöhen und das ganze Unternehmen in einer für die ersten Actionäre wenig vorthellhaften Weise zu reorganisiren. Bringen diese für jedes Schiff gezahlten Prämien dem Schiffbauwesen keinen Vortheil, so zeigt die französische Segelschiffs-Rhederei, in Folge der von dem Staate bewilligten Schifffahrtsprämien, dass sie im höchsten Grade lebensfähig ist und diese Unterstützung in ausgiebiger Weise zu verwerthen weiss.

Wie vorthellhaft eine Kapitalanlage in einer französischen Segelschiff-Gesellschaft, bei glücklicher Reise werden kann, zeigt die folgende Beschreibung. Der „Louis Pasteur“ ein auf der Werft in Rouen im November 1895 gebautes Vollschiff von 2600 Register-Tons Raumgehalt mit einer Ladefähigkeit von 2600 Tons beabsichtigte von Rouen nach Newcastle (Australien) zu gehen und von letzterem Hafen nach San Francisco zu gehen und von letzterem Hafen nach Europa zurückzukehren. Man berechnete die ganze Reise auf 10 Monate (dies scheint ziemlich knapp bemessen zu sein da eine Gesamtdistanz von 32 128 Seemeilen in Rechnung gezogen war). Das Schiff war zu 500 000 Franc

versichert. Dienach erfolgter Reise gezogenen Bilanzen lauteten:	
Schiffahrtsprämie 1 fr. 70c. per Tonne für eine	101 730 fr.
gelaufene Distanz von 32 128 Seemeilen . . }	
Fracht für 2550 Tons Weizen von San Francisco	95 625 "
nach Europa zu 1 £ 10 d. die Tonne . . }	
Regierungsprämien für die an Bord befindlichen	3 000 "
apprentices . . . . . }	

Gesamteinnahme 200 355 fr.

Gesamtausgaben incl. Versicherungszinsen 94 270 fr.

Reiner Gewinn 106 085 fr.

Treten keine ungewöhnlichen Ereignisse dazwischen, welche eine vorübergehende grössere Ausgabe nach sich ziehen; so trägt das Kapital für die Rheder 25.48 %, Zinsen, wie solches tatsächlich in diesem Fall geschah.

Ein grösseres auf derselben Werft gebautes Schiff erzielte Ende der Reise einen Reingewinn von 113 730 Francs, oder 24.81 %, Zinsen.

Trotz solcher erfolgreichen Resultate entwickelt sich die französische Segelschiffahrt nur sehr langsam. Der Franzose, wenn in jeder Industriebranche unternehmend, hat für maritime Bedürfnisse kein richtiges Verständniss, trotzdem ihm seine Regierung jede denkbare Unterstützung zu Theil werden lässt.

## Seeamtsentscheidungen.

### Reichs-Oberseeamt.

Das Oberseeamt war zu einer Sitzung zusammengetreten, um über die Collision des Flensburger Schraubendampfers „Maia“, Schiffer Wilhelm Andreas Möller aus Flensburg, mit dem englischen Schraubendampfer „Effective“, Schiffer W. Crosby, zu verhandeln. Den Vorsitz der Verhandlungen führte der Vortragende Rath im Reichsamt des Innern, Ober-Regierungsrath Caspar; als Reichscommissar fungirte der Kapitän zur See v. D. von Treuenfeld-Flensburg. Der erste Steuermann der „Maia“, Hans Andreas Gydesen aus Flensburg, der ein von der Regierung zu Schleswig vom Jahre 1882 ausgestelltes Zeugniss als Schiffer auf grosser Fahrt, sowie ein 5—6 Jahre früher ausgestelltes Steuermannspatent besitzt, war persönlich zur Stelle, ohne jedoch einen Rechtsbeistand zur Seite zu haben.

Nach dem Aktenmaterial hat sich der Dampfer „Maia“, dessen Besatzung ausser dem Schiffer aus zwei Steuerleuten, zwei Maschinisten und 13 Mann bestand, mit einer Ladung Holz auf der Reise von Sika nach Grimsby befunden; am 21. August 1896 Abends von 8—12 Uhr hatte der Schiffer Möller mit dem 46jährigen zweiten Steuermann Lorentzen, der auch ein Patent als Schiffer auf grosser Fahrt besitzt, zusammen die Wache. Etwas nach 10 Uhr verliess Möller die Brücke, um sich zur Ruhe nach dem Kartenhause zu begeben. Der zweite Steuermann weckte, dem ihm erteilten Befehle gemäss, den Schiffer, als das Landfeuer von Skagen in Sicht gekommen war. Der Schiffer kam auf die Commandobrücke, setzte mit dem Steuermann zusammen die Peilung des Feuers in der Karte ab und legte sich wieder im Kartenhause hin, nachdem er dem Steuermann aufgegeben hatte, ihn zu wecken, sobald das Feuerschiff Skagen in Sicht kommen werde. Diesem Befehle entsprechend, meldete der Steuermann um 11 Uhr 50 Min. dem Schiffer, dass das Feuerschiff von Skagen  $\frac{1}{4}$  Strich an Backbord voraus in Sicht sei. Der Schiffer setzte, ohne an Deck zu gehen, diese Peilung in der Karte ab und befahl dem zweiten Steuermann, dem um 12 Uhr die Wache übernehmenden ersten Steuermann zu sagen, dass er ihn, den Schiffer, wecken solle, sobald der Dampfer in die Nähe des Feuerschiffes käme, weil er dann selbst mit auf der Commandobrücke sein wolle. Diesen Befehl hat der zweite Steuermann auch dem ersten Steuermann Gydesen bei Abgabe der Wache an ihn übermittelt, letzterer aber nicht ausgeführt, sodass der Schiffer Möller erst um 12

Uhr 50 Min., unmittelbar vor dem Zusammenstoss, durch die Signale der Dampfpeife der „Maia“ und eines fremden Dampfers geweckt wurde und auf die Commandobrücke kam. Als der erste Steuermann Gydesen um 12 Uhr Nachts die Wache übernahm, hatte er das Feuerschiff von Skagen etwa 8 Seemeilen voraus an Backbord und steuerte NNW  $\frac{1}{4}$  W. Ausser dem ersten Steuermann waren drei Mann auf Wache, nämlich der Matrose Christoffersen am Ruder, der Matrose Saragik auf dem Ausguck und der Matrose Koppe ohne besondere Beschäftigung zur Verfügung des ersten Steuermannes. Die Nacht war dunkel, jedoch feuersichtig, der Wind SW. und flau. Bei Annäherung an das Feuerschiff Skagen hat der erste Steuermann trotz des ihm erteilten Befehls den Schiffer Möller nicht geweckt, angeblich weil er dem Schiffer Ruhe gönnen wollte und überdies dessen Theilnahme an dem Commando nicht für erforderlich hielt. Gegen 1 Uhr, als der Dampfer das Feuer von Skagen Feuerschiff und Skagen Landfeuer in einer Linie eben passirt hatte, legte der Steuermann das Ruder Steuerbord, um den nach dem Passiren dieser Feuer gebotenen westlicheren Kurs einzuschlagen, sowie angeblich auch, um von einem fremden Dampfer frei zu bleiben, welcher die „Maia“ an Steuerbordseite in einer auf  $\frac{1}{4}$  Seemeile geschätzten Entfernung überholt, um die ausgegebene Zeit mit seinem Heck ungefähr den Bug der „Maia“ passirt hatte und nach der Vermuthung des Gydesen jetzt seinen Kurs gleichfalls nach Backbord hin westlicher zu nehmen im Begriff stand. Das Ruder wurde, nachdem es 1—1  $\frac{1}{2}$  Minuten Steuerbord gelegen hatte, gestützt. Dabei wurde der Kurs NWzW. Etwa  $\frac{1}{2}$  Minute später sah man an Backbord voraus das rothe Licht zweier Dampfer dicht nebeneinander, das eine 1 Strich, das andere  $\frac{1}{4}$  Strich voraus. Um von diesen Dampfern frei zu bleiben, liess der Steuermann das Ruder etwas mehr nach Backbord legen, jedoch nur einen kurzen Augenblick und dann wieder stützen. Gleich darauf sah man das rothe und demnächst auch das Topplicht eines dritten Dampfers, wie sich später herausstellte, des britischen Dampfers „Effective“,  $\frac{1}{4}$  bis  $\frac{3}{4}$  Strich an Steuerbord voraus. Als dieser Dampfer kurz darauf einen Ton mit der Dampfpeife gab, commandirte Gydesen „hart Backbord-Ruder“, überzeugte sich von der Ausführung dieses Commandos, beantwortete das Signal gleichfalls mit einem Ton und liess das Ruder etwa 1—2 Minuten hart Backbord liegen. Bald darauf, es mag dies etwa eine Minute vor dem Zusammenstoss gewesen sein, gab der fremde Dampfer zwei Töne mit der Dampfpeife und zeigte sein grünes Licht; er war damals etwa 1  $\frac{1}{2}$  Strich an Backbord voraus. Gydesen behielt das Ruder hart Backbord und antwortete wieder mit einem Ton. Er fuhr während der ganzen Zeit mit voller Kraft, reichlich 8 Seemeilen in der Stunde. Gydesen befürchtete jetzt zwar einen Zusammenstoss, behielt aber das Ruder bei voller Fahrt hart Backbord bei, weil er hoffte, dass die „Maia“ so viel nach Steuerbord ausschieren würde, dass der Zusammenstoss vermieden werden würde. Gleich darauf kam der Schiffer Möller, durch die Signale geweckt, auf die Commandobrücke. Mittlerweile war der fremde Dampfer infolge des Umstandes, dass die „Maia“ unter hart Backbordruder nach Steuerbord fuhr, 4 Strich an Backbord gekommen. Der Schiffer sah, als er auf die Commandobrücke kam, das grüne Licht des fremden Dampfers 4 Strich an Backbord, commandirte „volle Kraft rückwärts“, gleich darauf, und zwar noch ehe dieses Commando ausgeführt war, „volle Kraft vorwärts“. Dieses letztere Commando gab er deshalb, weil er zu bemerken glaubte, dass der fremde Dampfer entweder Backbordruder gäbe oder infolge Rückwärtsarbeitens seiner Maschine nach Steuerbord ausschläge. Möller hoffte, mit dem Commando „volle Kraft vorwärts“ unter diesen Umständen noch vor dem fremden Dampfer vorüber zu kommen. Es war jedoch bereits zu spät. Nach diesem Commando erfolgte der Zusammenstoss beider Dampfer. Die „Maia“ lag bei dem Zusammenstoss NzW. bis N. an. Der Steuermann Gydesen hat aus dem Umstande, dass der fremde Dampfer, der sich mit



Kohlen auf der Reise von Blyth nach Kronstadt befand, die „Maia“ ungefähr in rechtem Winkel getroffen hat, gefolgert, dass derselbe im letzten Augenblicke Backbordruder gegeben habe. Im Uebrigen hatte Gydesen bis kurz vor dem Zusammenstoss dessen grünes Licht und dann beide Lichter und zuletzt das rothe Licht gesehen. Von dem ersten Sichten des rothen Lichts des Dampfers „Effective“ bis zum Zusammenstoss waren nach der Schätzung des Gydesen 3—4 Minuten, nach der des Rudermanns Christoffersen 3 Minuten verflossen. Ein Signal von 3 Tönen der Dampfpfeife des „Effective“ hat Niemand auf der „Maia“ gehört. Offenbar beruht die Annahme des Schiffers und des Steuermanns der „Maia“, dass der „Effective“ im letzten Augenblick vor dem Zusammenstoss Backbordruder gegeben habe, auf einer durch die Bewegung beider Schiffe veranlassten Täuschung. Durch den Zusammenstoss waren beide Schiffe sehr erheblich beschädigt worden. Der Dampfer „Maia“ wurde an Backbord, 30 Fuss hinter dem Grosswint nagefähr in einem rechten Winkel von dem „Effective“ getroffen. Dem letzteren wurde durch den Zusammenstoss der Bug und ein Theil der Bugplatten weggerissen. Da jedoch das vordere Collisionsschott hielt, so blieb der Dampfer manövrirfähig und war im Stande, Gothenburg als Nothhafen anzulaufen. Dem Dampfer „Maia“ wurde ein so grosses Loch in die Backbordseite gerissen, so dass er sich hart nach Backbord überlegte, sich bald mit Wasser füllte und, nur durch seine Holzladung über Wasser gehalten, in der Nähe des Dorfes Skagen auf Grund gesetzt werden musste.

Das Seeamt zu Flensburg hat den Unfall untersucht und in der Sitzung vom 6. November v. J. seinen Spruch dahin abgegeben, dass unter Zugrundelegung der Darstellung der Besatzung des Dampfers „Maia“, der auch wir gefolgt sind, weil sie die grösste Glaubwürdigkeit für sich hat, der Zusammenstoss dem unrichtigen Manövriren beider Dampfer, jedoch in erster Linie des Dampfers „Effective“ zugeschrieben werden müsse. Der Reichscommissar hingegen hat die Schuld an dem Zusammenstoss dem ersten Steuermann des Dampfers „Maia“ zugemessen und den Antrag gestellt, ihm sowohl die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes als die Befugnis zur Ausübung des Steuermannsgewerbes zu entziehen. Das Seeamt rügte zwar, dass Gydesen bei der Annäherung an das Skagener Feuerschiff den Schiffer Möller entgegen dem ihm gegebenen Befehl nicht geweckt habe, hat ihm aber die beiden Patente als Schiffsführer und Steuermann nicht entzogen, weshalb der Reichscommissar Beschwerde eingelegt hatte, die er in umfangreicher Weise zu begründen suchte.

Zur Klarstellung der Sachlage führte der etwas wortkarge Steuermann Gydesen in verständlicher Weise aus, dass er sich einer Schuld unbewusst sei und alles gethan habe, um die Collision zu verhüten. Seine Manöver wurden auch von der Besatzung des norwegischen Dampfers „Romsdale“ beobachtet. Dort hörte man auch einen Ton der Dampfpfeife des „Effective“, ohne ein Antwortsignal der „Maia“ zu hören; und nun wurde man aufmerksamer. Ungefähr zwei Minuten später hörte man zwei Töne von der „Effective“, welche von der „Maia“ sofort mit einem Ton beantwortet wurden. Ungefähr eine halbe Minute, nachdem der „Effective“ dieses zweite Signal gegeben hatte, wurden von demselben Schiffe drei Töne mit der Pfeife gegeben, ohne dass ein Antwortsignal der „Maia“ gehört wurde. Ungefähr eine halbe Minute später hörte die Mannschaft des „Romsdale“ die Schiffe zusammenstossen, und zwar waren sie 3—4 Strich achteraus dwars, ungefähr SzO vom „Romsdale“. In diesem Augenblick war die rothe Laterne der „Maia“ sichtbar und konnte gesehen werden, dass sie den Stoss hinter dem Maschinenraum erhalten hatte. Auch konnte deutlich wahrgenommen werden, dass die „Maia“ in den letzten paar Minuten vor dem Zusammenstoss vor Backbordruder drehte und ebenso schien es, als ob der „Effective“ unter Steuerbordruder sich drehte.

In der Verhandlung wurden zahlreiche Fragen von Seiten der Beisitzer gestellt, auch wurde constatirt, dass beide Schiffe im Jahre 1884 in England erbaut seien.

Der Reichscommissar begründete seinen Antrag nochmals, und bedauerte dabei allerdings, dass die verschiedenen Aussagen so widersprechend lauten, dass man sich ein wirklich klares Bild nicht machen könne. Er sei aber doch der Ueberzeugung, dass die „Maia“ nicht in zweiter, sondern in erster Linie das Verschulden an der Collision treffe. Es sei nur die Frage, ob er, der Reichscommissar, gegen Gydesen die Entziehung nur des Schiffer-, oder auch des Steuermannspatentes beantragen solle. Dass er letzteres ebenfalls thun müsse, geschehe, weil er in grober Weise seine Pflicht als Steuermann verletzt habe. Gehorsam sei die erste Pflicht, und diese habe er verletzt, indem er den Schiffer nicht rechtzeitig geweckt habe; dagegen hülfe alle Ausreden nicht. Auch habe er eine Kursänderung vorgenommen, ohne dass er wusste, welchen Kurs er steuern solle. Er hätte sich vorher informiren und dann die Kursänderung vornehmen müssen.

Nachdem man dann noch einige Fragen an den Steuermann gerichtet waren, zog sich das Kollegium zur Berathung zurück, nach welcher der Vorsitzende verkündete, dass das Oberseeamt beschlossen habe, den Spruch des Seeamts Flensburg vom 6. November 1896 zu bestätigen, die Baar-Auslagen ohne Ansatz zu bleiben haben und dem Steuermann Gydesen eine angemessene Reise-Entschädigung zu erstatten sei. Was den Unfall selbst betreffe, so sei die Sachlage nicht ganz aufgeklärt, insofern, als sich die unvereinbaren Aussagen der beiden in Collision gerathenen Schiffe resp. deren Besatzung ergaben; als bedeutungsvoll seien die Aussagen des Kapitäns des norwegischen Dampfers „Romsdale“ anzusehen, und zwar seien sie von seemannischem Interesse; sie unterstützten zur Genüge die Aussagen der deutschen Schiffer von der „Maia“. Dagegen habe den Aussagen der Mannschaft des Skagener Feuerschiffes kein so grosser Werth beigelegt werden können, da nach der Natur des Dienstes nicht gut anzunehmen sei, dass sie auf dem belebten Fahrwasser den passirenden Schiffen so viel Aufmerksamkeit zuwenden könne, um Rechenschaft darüber zu geben, welche Signale von den einzelnen Schiffen gegeben wurden. Hierin befinde sich das Oberseeamt in völliger Uebereinstimmung, mit dem Seeamte. Auch im Uebrigen habe sich das Kollegium der Beurtheilung des Seeamts angeschlossen, dass die Aussagen der Besatzung des deutschen Schiffes innerlich glaubwürdiger als die des englischen Schiffes seien. Auch sei zu Gunsten des deutschen Schiffes anzuführen, dass der Steuermann auch diejenigen Manöver zugestanden habe, die ihm vom Reichscommissar zum Vorwurf gemacht worden seien, namentlich, dass er entgegen der Bestimmung des Art. 16 des Gesetzes zur Verhütung von Zusammenstössen nicht rückwärts gegangen sei, als das englische Schiff falsche Manöver gemacht habe. Dagegen seien die Aussagen des englischen Schiffes jedenfalls in wesentlichen Punkten falsch und habe der Steuermann Gydesen mit Recht geltend gemacht, dass die Angabe über die Stellung der Schiffe widersprechend seien. Nun sei aber vom Reichscommissar mit Recht der Vorwurf erhoben worden, dass die „Maia“ entgegen dem Wortlaut der kaiserlichen Verordnung nicht gestoppt habe und rückwärts gegangen sei, als der englische Schiffer unrichtige Manöver gemacht hatte. Doch sei diese Zuwiderhandlung nicht ohne seemannische Ueberlegung vorgenommen worden und könne sich der Steuermann mit Recht auf den Artikel 16 der betr. Verordnung berufen, nach welcher bei unmittelbarer bevorstehender Gefahr der augenblickliche Schiffsleiter befugt sei, auch abweichende Manöver vorzunehmen. Die Handlungsweise war nicht ganz unrichtig und gereichte dies dem Steuermann zur Entschuldigung. Das Kollegium habe sich aus diesen Gründen der Auffassung des Seeamts angeschlossen, und könne aus den Zuwiderhandlungen eine Patententziehung nicht be-

Die andern Ausstellungen an dem Verhalten des Gydesen seien für das Eintreten des Unfalles nicht von Bedeutung gewesen und von der Beurtheilung auszuschneiden, Steuermann Gydesen sei ein hinreichend erfahrener Mann, um einen Kurs selbst wählen zu können, und wenn er einer Weisung des Schiffers nicht gefolgt sei, so sei dies allerdings nicht zu billigen, doch habe dieses Unterlassen nicht zur Herbeiführung des Unfalles beigetragen.

## Vermischtes.

Dem „Reut. Bureau“ ging die Mittheilung zu, dass in letzter Zeit das Fischen fremder Fahrzeuge im Firth of Moray durch englische Küstenwachtschiffe verhindert werde. Kürzlich lief die deutsche Fischerbark „Alster“ von Altona, Aberdeen mit einem starken Fang an, der nach dem Zugeständnis des Kapitäns im Firth of Moray gemacht worden war und den er in Aberdeen zu veräußern beabsichtigte. Dies wurde von den Behörden verboten und das Kanonenboot „Jackal“ bewachte die „Alster“ die ganze Nacht hindurch. Die „Alster“ versuchte am Morgen dreimal die Fische zu landen, wurde jedoch von dem „Jackal“ daran verhindert. Die Eigentümer der „Alster“ beabsichtigen Schadenersatz zu beanspruchen. Schliesslich ist die „Alster“ im Beisein des deutschen Consuls und des britischen Konsuls der Schiffseigenthümer noch einen vierten Versuch gemacht, ihren Fang zu landen, wurde aber auch diesmal durch die Mannschaft des Kanonenbootes ohne Anwendung von Gewalt daran verhindert. — Der anscheinend etwas auffällige Vorgang findet seine Erklärung in folgenden Umständen. Die englischen Fischereibehörden betrachten Firth Moray als eine Fischerei und es ist demgemäss ein Verbot gegen das Fischen in dieser Bucht erlassen. Dieses Verbot hat selbstverständlich, soweit es sich auf den Theil, der über die Dreimeilenlinie hinausreicht, bezieht, nur für die der englischen Jurisdiction unterworfenen englischen Fischer Gültigkeit. Für die Fischerfahrzeuge anderer Nationen kann dieses, soweit sie nicht mit im englischen Territorialgebiet fischen, keine Rechtsgültigkeit beanspruchen. Es ergibt sich hier also der eigenthümliche Zustand, dass in einer englischen Bucht fremden Fischerfahrzeuge das Fischen freisteht — natürlich immer vorbehaltlich, dass sie nicht innerhalb der Dreimeilengrenze kommen — während andererseits es den britischen Fischerfahrzeugen auf demselben Gebiete verboten ist. Dieser eigenthümliche Zustand schon seit einer Reihe von Jahren Gegenstand einer abfälligen Kritik seitens der Fischereiinteressenten Schottlands und es scheint, dass das Vorgehen der britischen Behörden auf die Bemühungen der heimischen Fischer zurückzuführen ist. Wenn man sich damit begnügt hat, einen Verkauf des Fanges des deutschen Fahrzeuges zu verhindern, so wird man unter Berücksichtigung der obigen Verhältnisse das Verhalten als ein correctes bezeichnen müssen.

Eine für Seeleute wichtige Entscheidung hat das Reichsversicherungsamt gefällt. Der englische Seemann Pursell kam in Folge eines Unfalls, der ihm in seiner Stellung bei einer deutschen Gesellschaft passirte, von der See-Berufsgenossenschaft eine Unfallrente. Die Genossenschaft hielt sich jedoch für berechtigt, ihm für die Zeit keine Rente zu geben, während welcher er nicht in Deutschland wohnte. Das Schiedsgericht war indessen anderer Meinung und verurtheilte die Berufsgenossenschaft, auf die Berufung des Verletzten, demgemäss zu verfahren. Das Reichsversicherungsamt gab aber dann dem Rekurs der Beklagten statt und erklärte deren Verhalten für durchaus zulässig, indem es von folgenden Erwägungen ausging. Die Begründung des See-Unfallversicherungsgesetzes lasse erkennen, dass der Gesetzgeber den § 75, Absatz 1, des genannten Gesetzes nicht nur auf Deutsche habe beziehen wollen. Der § 75

bestimme, dass die Berufsgenossenschaft so lange die Rentenzahlung einstellen könne, als der Berechtigte nicht im Inlande wohne. Die Anschauung des Schiedsgerichts, Ausländer müssten anders behandelt werden, werde durch den Wortlaut des Gesetzes in keiner Weise gerechtfertigt, denn das Gesetz mache keinen Unterschied, sondern rede ganz allgemein von der fraglichen Berechtigung der Berufsgenossenschaft. Auch könne unmöglich angenommen werden, der Gesetzgeber habe die Ausländer vor den Inländern bevorzugen wollen.

**Stapellauf eines Doppelschraubendampfers für die Fahrt nach den Nordseebädern.** Auf der Werft der Howaldtswerke in Kiel lief der für die Nordsee-Linie, früher Ballin's Rhederei, erbaute Doppelschrauben-Schnelldampfer „Silvana“ in Gegenwart einer grossen Zahl geladener Gäste vom Stapel. Der Dampfer, der äusserst schlanke Linien aufweist, wird auf das Eleganteste eingerichtet und mit allen Vervollkommnungen der Neuzeit ausgerüstet. — Die „Silvana“ soll neben „Cobra“ und „Prinzessin Heinrich“ die Fahrt nach den Nordseebädern eintreten und zwar ist sie insbesondere für die neue directe Route nach Borkum bestimmt. Im Winter wird der Dampfer die Postfahrt zwischen Cuxhaven und Helgoland unterhalten und damit zu einer wesentlichen Verbesserung dieser Verbindung beitragen, umso mehr da durch den Uebergang zum Doppelschraubensystem eine promptere Ausführung der Fahrten selbst bei ungünstigen Witterungsverhältnissen und Eisgang gewährleistet wird.

Am 15. October abends wurden die Netzfleete zweier Glowe Fischer, welche bei Arkona Riff ausgegeben waren, durch den Dampfer „Rügen“ beschädigt. Mit ihrer Entschädigungsklage sind die Fischer nunmehr vom Amtsgericht Greifswald abgewiesen worden. Aus den Entscheidungsgründen sei folgendes angeführt: „Der Kapitän P. hat den für die Leitung von Dampfern bestehenden gesetzlichen Vorschriften in jeder Weise entsprochen. Die Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See vom 7. Jan. 1888 bestimmt nur, dass Dampfer den Booten aus dem Wege fahren müssen; besondere Vorschriften zum Schutze der Fischer-netze bestehen nicht. Wenn die Fischer ihre Netze auf offener See auslegten, so mussten sie damit rechnen, dass dieselben eventuell durch einen vorbeifahrenden Dampfer beschädigt würden. Auch die von den Klägern vorgelegte Auskunft des Regierungspräsidenten zu Stralsund führt nicht den Beweis einer Schuld des Kapitän Peters. Nach dieser soll gemäss der Kaiserlichen Verordnung vom 16. Februar 1881 das Passiren lichtzeigender Boote durch andere Fahrzeuge stets leewärts von ersteren geschehen und letztere von den treibenden Netzen sich fern zu halten haben. Dies sagt die genannte Verordnung jedoch nicht. Dieselbe bezieht sich nur auf treibende Netze, nicht aber auf stehende Netze, um die es sich hier handelt. Die Netze standen am Tage des Unfalls vom Riff längs der Küste westwärts und senkrecht der Küste zu. Die Fischerboote, die vorschiffsmässig beleuchtet waren, lagen an den Endpunkten der Netze nach der See zu. Der Dampfer „Rügen“ musste daher, um landen zu können, durch die Netze hindurch und konnte deshalb nicht leewärts fahren. Hätte er es trotzdem gethan und wäre leewärts bis zum letzten Boote gefahren, so hätte er quer über die senkrecht nach der Küste zu aufgestellten Netze zurückfahren müssen. Hierdurch würde aber nach Ansicht des Sachverständigen B. ein bedeutend grösserer Schaden entstanden sein. Bei dieser Sachlage kann ein Verschulden der Schiffsbesatzung und des Kapitäns P. in keiner Weise als erwiesen angesehen werden.“

Der Verlust des britischen Dampfers „Orotava“, welcher bekanntlich durch Kentern des Schiffes verursacht wurde, hat zur Folge gehabt, dass die Stabilitätsfrage der Schiffe in allen

englischen Kreisen, welche mit der Schifffahrt in Berührung kommen, erörtert wurde. In der letzten Generalversammlung der Naval Architects wurde dieses Thema seitens Mr. Martell berührt und darauf hingewiesen, dass die gründliche Kenntniss des Stabilitätsgesetzes ein umfangreiches mathematisches Wissen voraussetze, ~~das~~ sich aber Schiffsführer in Anbetracht ihres kurz bemessenen Lehrkursus nicht aneignen können. Es sei erwünscht, ~~welches~~ Schiffsführern und Schiffsofficieren jede Gelegenheit geboten werde ihre Kenntnisse auf dem für sie so wichtigen Gebiet zu erweitern, nur muss davon abgesehen werden, dass zur Erlangung ihres Befähigungszeugnisses die Kenntniss der Stabilität zur Bedingung gemacht werde. Wird erst eine gewisse Kenntniss dieses schwierigen Gegenstands gefordert, damit der staatliche Befähigungsnachweis erlangt werden kann, so wird die grosse Verantwortung, welche schon jetzt auf den Schultern der Schiffsführer ruht noch beträchtlich erhöht werden. Die „shipmaster society“ ist anderer Meinung. Ihre Bemühungen das practische und theoretische Wissen der englischen Schiffsführer nach Möglichkeit zu verbessern und zu erweitern, führt sie zu dem Wunsche, dass eine bestimmte Kenntniss des Stabilitätsgesetzes zum Bestehen der erforderlichen staatlichen Examina gefordert werde, damit die Schiffsführer und die Schiffsofficiere beim Beladen ihrer Schiffe nicht der Willkür und dem Urtheil der Stauer überlassen bleiben, sondern im Stande sind, selbst die erforderlichen Anordnungen geben zu können; weil die Verantwortung für das Stauen der Ladung immer auf dem Schiffspersonal, also in erster Linie auf dem Schiffsführer ruht und niemals auf dem Stauer. Das englische Handelsamt hält sich dieser Frage gegenüber noch passiv, man glaubt aber, dass die massgebende Körperschaft mehr den Ansichten Mr. Martells, als der „shipmaster society“ zuneigen wird. Die „Shipping Gazette“ welcher wir dieses Thema entnehmen, fügt ihren Artikel folgenden Schluss an: Wenn es der Fall ist, dass sich deutsche Schiffsführer anmassen mit dem Stabilitätsgesetz vertraut zu sein, so dürfen englische Schiffsführer nicht hinter ihren Rivalen zurückbleiben, oder sie werden eines Tages für ihre Trägheit die nöthige Strafe zahlen müssen.

Der grosse Zufluss verschiedener Ladung, hauptsächlich von Europa nach den Vereinigten Staaten hat dazu beigetragen die Abfertigung der Dampfer, welche sich dort befinden, bedeutend zu verzögern. Die Quais und Lagerhäuser der amerikanischen Häfen sind derartig mit Waaren überhäuft dass es erst einer gewissen Zeit bedarf, nach Abgang eines Dampfers wieder genügend Platz für den nächsten zu schaffen. Besonders scheint Boston unter dieser Kalamität zu leiden, denn viele grosse Dampfer müssen, ehe ihnen ihr Löschplatz angewiesen werden kann, tagelang auf der Rhede vor Anker liegen und auf den ersetzten Zeitpunkt warten, wo Lootse und Schlepper von dem Schiffe Beschlag nehmen und es an die Pier bringen. Wenn dieser Ladungs-„Rush“ sein Ende erreicht hat, d. h. wenn der gefürchtete amerikanische Zolltarif in Wirksamkeit tritt, wird höchstwahrscheinlich eine Reaction im Verkehrswesen eintreten, wie solches bei jeder Sache der Fall ist, die sich unnatürlich entwickelt. Die amerikanischen Kaufleute hoffen, dass dieser befürchtete Augenblick noch lange auf sich warten lässt: es ist ihnen nicht zu verdenken.

Trotzdem die eisernen und stählernen Schiffe immer mehr an Anzahl zunehmen, ja unter Dampfern nur noch hölzerneselten vorkommen hat man in den Vereinigten Staaten ein Dampfschiff, das bis jetzt aus Holz gebaute grösste Schiff vom Stapel gelassen. Die Werft in West Bay City, Michigan am Huron-See ist dieser Ehre theilhaftig geworden. Das Schiff führt den Namen „Thomas Cranaga“, hat eine Länge von 321 Fuss, eine Breite von 43 1/2 Fuss und eine Tiefe von 26 Fuss. Die Ma-

schinen haben triple expansion Construction. Das Schiff kostete 650 000 \$.

**Das Rollenboot „Ernest Bazin“** hat von Havre aus seine erste Tour in See gemacht. Das eigenartige Fahrzeug ging ohne fremde Hilfe aus dem Bassin de l'Eure und erreichte den Vorhafen, um einige Augenblicke später die Molen zu passieren. Nachdem der Dampfer hinausgekommen, wendete er sich nach Hontleu, kehrte jedoch bald wieder um und lief in die Bucht von Sainte Adresse ein, woselbst er, da draussen die See hoch ging, Evolutionen machte, welche unter dem Commando des Kapitäns Brenken den grössten Theil des Nachmittags ausfüllten. Der „Ernest Bazin“ lief nur etwa mit halber Kraft, da man sich ausschliesslich auf die Erforschung der Manörfähigkeit beschränkte. Er zeigte sich in dieser Hinsicht allen Ansprüchen gewachsen.

**Royal Mail Steam Packet Company.** Die Gesellschaft hat in 1896 infolge höherer Einnahmen und geringerer Ausgaben ein um 27 114 £ besseres Betriebsergebniss als im Vorjahre aufzuweisen. Der höhere Gewinn gestattet die Ueberweisung von 95 000 £ an das Reparatur- und Erneuerungsconto; zu Abschreibungen auf die Flotte werden 80 000 £ verwendet und 47 000 £ werden der Assecuranz-Reserve überwiesen. Der bessere Einnahme ist fast ausschliesslich dem Frachtverkehr zu verdanken, andererseits sind aber auch 15 000 £ weniger für Kohlen ausgegeben, und zwar theils der niedrigeren Kohlenpreise, theils des geringeren Kohlenconsums halber. Von dem Bruttogewinn von 270 384 £ verbleibt nach den nöthigen Besserstellungen ein Reingewinn von 24 381 £, aus welchem nach Vorschlag der Direction für das letzte Halbjahr 1896 eine Dividende von 1 £ 10 s per Aktie vertheilt werden soll.

In den Stockholmer Schären ist die Bergung eines grossen Dampfers mit Hilfe einer neuen Erfindung ausgedehnt worden, die augenscheinlich einen neuen Abschnitt in der Bergungsarbeit bedeutet. Im Nämdöfährwasser war vor ungefähr Jahresfrist der Dampfer „Södra Sveringe“ gesunken, dessen Hebung unter Anwendung der bisherigen Methode unmöglich war, da er in einer Tiefe von 56 Meter lag, bis zu der kein Taucher dringen können. Durch eine Erfindung des Ingenieurs Wallers war es jedoch möglich, einen Versuch zur Bergung des Dampfers zu machen. Waller schuf eine mächtige eisernen Röhre von 58 Meter Länge, die aus verschiedenen Theilen zusammengesetzt ist und deren unterster Theil eine Erweiterung zeigt, in der einige Leute hantieren können. Hier befinden sich an der Aussenfläche einige Hebel und Arme, die von innen gehandhabt und mit deren Hilfe an den gesunkenen Gegenstand, der gehoben werden soll, Ketten befestigt werden können. Die Einfahrt in die colossale Röhre, die ins Wasser gesenkt wird, lässt sich leicht bewerkstelligen. Trotzdem dass die Bergung unter sehr ungünstigen Verhältnissen vor sich gehen musste — die Eismassen drohten den Vorbereitungsarbeiten gefährlich zu werden — ist sie in vorzüglichster Weise gelungen.

**Der Handel Bremens mit dem Auslande hat für das erste Quartal 1897** ausserordentlich günstige Ziffern aufzuweisen, die um so befriedigender sind, weil für die Monate Januar und Februar so ziemlich für alle Hauptartikel noch ein Abfall der Handelsbewegung gegen das Vorjahr zu verzeichnen war. Ganz wesentlich gestiegen ist der Handelsverkehr bei Baumwolle und Petroleum, während bei dem dritten Hauptartikel Bremens, dem Reis, noch ein wesentliches Minder gegenüber dem Vorjahre zu constatiren ist, was aber nicht Wunder nehmen darf angesichts der Missernte, die Ostindien im Vorjahre zu verzeichnen hatte. Bei Baumwolle ist vom 1. Januar bis Ende März die Einfuhr gestiegen von 79 195 Tons in 1896 auf



auf 87 200 Tons in 1897, die Ausfuhr von 76 076 Tons in 1896 auf 50 558 Tons in 1897. Bei Petroleum blieb die Einfuhr in 1897 mit 36 565 Tons allerdings noch hinter derjenigen des Jahres 1896 in Höhe von 44 420 Tons zurück, es ist aber die Ausfuhr von 23 418 Tons in 1896 auf 21 558 Tons in 1897 gestiegen. Bei Reis ist die Ausfuhr mit 39 662 Tons in 1897 gegen 43 845 Tons in 1896 zurückgeblieben, da aber die hinterindischen Länder eine befriedigende Ernte gehabt haben, aus der schon Beträchtliches herangekommen ist, so stieg die Gesamtzufuhr von 20 159 Tons in 1896 auf 46 045 Tons in 1897.

## Kleine Mittheilungen.

Laut Mittheilungen der Kieler Firma Sartori & Berger sind vom 1. bis 15. April 466 Schiffe und Fahrzeuge den Kaiser-Wilhelm-Kanal passirt. Nach der Gattung geordnet waren 190 Dampfer und 276 Segler, nach Flaggen 394 deutsche, 5 skandinavische, 14 holländische, 3 englische und 2 russische zu verzeichnen.

Das schon oft erwähnte englische Torpedoboot „Turbina“ hat bei seiner officiellen Probefahrt die Fahrgeschwindigkeit von 23 Knoten in der Stunde erreicht, und damit die höchste Geschwindigkeit zu Stande gebracht, die bis jetzt je von einem Fahrgeschiff erreicht wurde.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein zu Hamburg.

Sitzung vom 26. April. In den Verein als Mitglied wurde Herr Paul Schmidt 1. Officier der „Andalusia“ aufgenommen. Er wurde zur Tagesordnung „Weiterer Besprechung der neuen Seemannsordnung“ übergezogen. In den §§ 44 und 45 wurden die Zusätze der Technischen Kommission, welche letztere ein Mindestmaass der Logisräume und für ein Mindestmaass der mitzunehmenden Heilmittel an Bord der Schiffe eintrug, dem Verein gestrichen. Die Neuerungen im § 49 „wonach der Schiffsmann keine Hener beziehen soll, wenn er keinen Dienst verrichtet“ riefen eine lange und sehr lebhaftc Debatte hervor, wurden aber in der von der Technischen Kommission vortragten Fassung beibehalten. Der § 65, welcher sich über die Unterhaltungskosten und freie Beförderung der Effekten des Schiffsmannes, wenn er auf solche Vergünstigungen nach dem Gesetz Anspruch hat, äussert, erhielt vom Verein den Zusatz „über die Art der Beförderung entscheidet im Streitfalle der abzunummernde Seemannsamt“. Im § 71 wurde die von der Kommission beantragte Neuerung „wenn ein Schiffsmann den Wunsch hat, im Auslande zu bleiben, so ist der Schiffer, ohne Genehmigung des Seemannsamtes, wenn solches eine Verzögerung nicht zu erreichen ist, befugt den Schiffsmann zu entlassen“ vom Verein gestrichen. Die Einfügung im § 72 „dass der Schiffsjunge der väterlichen Zucht des Schiffers unterworfen sei“ wird abgelehnt. Der § 82 spricht von einem Nachweis der Schadensansprüche und dem Hener eines Schiffsmannes, welche beim Seemannsamt einzuzeichnen sind; hierbei beschloss der Verein, um ein bestimmtes Seemannsamt zu kennzeichnen, den Zusatz einzufügen „das Seemannsamt bei welchem die Meldung erfolgt“. Die übrigen Paragraphen wurden in der von der technischen Kommission festgestellten Fassung beibehalten. Zur Besprechung der „Regelung der Stellvermittlung der Schiffleute“ wurde eine aus 5 Mitgliedern bestehende Kommission ernannt, die diese noch zu erledigende Angelegenheit behandeln wird. Der Vorsitzende schloss darauf die Sitzung und theilte mit, dass der Verein für den Sommer seine Versammlungen aufhebe.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 28. April. Eingegangen war ein Schreiben der norwegischen Schiffsführervereinigung, welche Letztere gegenseitige Zusendung der Statuten seitens beider Vereine in Vorschlag bringt. Ausserdem lag ein Schreiben aus Bremerhaven von einem Herrn Cordes vor, der dem Verein vorschlägt, um ein passendes Nachtsignal zu Nothzwecken auf See ermitteln zu können, einen Wettbewerb der deutschen Feuerwerker in Betreff dieser Angelegenheit in Anregung zu bringen. Der Schreiber des Briefes bezog seinen Vorschlag auf die in den letzten Sitzungen besprochene Mannigfaltigkeit und deshalb Unsicherheit unserer Nothsignale. Vom Verein wurde beschlossen, nachdem sehr verschiedene Meinungen geäussert waren, Herrn Cordes mitzutheilen, dass der Verein deutscher Seeschiffer nicht beabsichtige, mit Vorschlägen zur Verbesserung der Nothsignalordnung an die Oeffentlichkeit zu treten, che nicht von anderer massgebender Seite eine Aeusserung über diese Angelegenheit gewünscht werde. Um aber dieses Thema, welches auf der Tagesordnung stand, einmal zu erledigen, fasste man folgende Resolution: „Der Verein deutscher Seeschiffer spricht sich für Beibehaltung der bestehenden Nothsignale aus, mit Ausnahme der farbigen Leuchtkugeln, die Signale müssten indessen stets weiss und aufsteigend sein und sich durch eine Detonation bemerkbar machen.“

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die Versammlung vom 22. d. M. war nur schwach besucht, so dass die Aufnahme von 2 Herren, welche sich zum Eintritt in den Verein gemeldet hatten, vertagt werden musste. An Eingängen waren zu verzeichnen: 2 Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, betr. Bericht über die letzte dortige Versammlung und Stellenvermittlung; ein solches einer hiesigen Rhederei. Eingegangen war ferner der Jahresbericht des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, aus welchem entnommen wurde, dass man dort mit der Errichtung einer Geschäftsstelle vorgegangen sei und gegen ein festes Gehalt einen Geschäftsführer angestellt habe, welchem die Stellenvermittlung des Vereins übertragen wird. Es ist ferner ein neuer Cassirer gewählt und das Vereinslocal nach dem Café Bismarck verlegt worden. Aus dem Berichte, dem ersten, welchen der dortige Verein an seine Mitglieder versendet, ist ferner zu ersehen, dass die Versammlungen in letzter Zeit sich eines recht regen Besuches erfreuten, dass überhaupt die Vereinsthätigkeit im Gegensatz zum Jahre 1896 eine bedeutend belebtere geworden ist. Nachdem der Bericht besprochen war, wurde noch über einige interne Angelegenheiten verhandelt und die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 29. April 1897.

Indem wir nachstehend einige Abschlüsse der Vorwoche auführen, bemerken wir, dass der Stand des Frachtenmarktes nach wie vor beinahe unverändert ist, Ausfrachten sind vielleicht um einen Schatten flauer.

„Prof. Koch“ Newcastle N. S. W. Iquique od. Pisagua 11/3, Kohl.

„Solene“ Port Pirie U. K. Cont. 21. — 1 —, Erz.

„F. J. Oakes“ Newport Shanghai 22 c., Petroleum.

„Sofala“ Cardiff/Colombo 18/—, Kohlen.

„Marco Polo“ Grimsby/Rio 17/—, „

New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 15. April 1897.

Angesichts des bevorstehenden Osterfestes werden die Geschäftstransactionen etwas eingeschränkt, jedoch auch abgesehen von dieser Erscheinung ist unser Frachtenmarkt unthätig und der Umfang der Geschäfte zeigt fortgesetzt ein beständiges Einschrumpfen. Die unerfreuliche Erscheinung ist der absolute Mangel eines neuen Geschäfts, alles was zum Abschluss kommt, wird durch alte Contrakte gedeckt. Frachten nach Cork f. O. für prompte Räume sind auf 2 s. 9 d. heruntergegangen, diese Raten werden auch noch für einige „Berth“-Räume bezahlt, jedoch konnten die bestmöglichen Frachten für Mai durch grössere Boote nach directen Häfen nicht über 2 s. 4 1/2 d. und 2s. 6d. notirt werden. Eine schwache Nachfrage für Baumwolle, hervorgerufen durch eine Anzahl von Abschlüssen, sprang von den atlantischen Häfen auf; jedoch hat es gegenwärtig den Anschein, als ob Roheisen, wenn nicht den grössten, so doch einen hervorragenden Theil jener Ladungen ausmachen wird. Der Bedarf an prompten Booten für Zucker-Ladung von West-Indien hat nicht nachgelassen, jedoch müssen sich die Schiffe in möglichster Nähe jener Ladehäfen aufhalten, damit sie jede neue Gelegenheit wahrnehmen können. Das Chartern für Bauholz vom Golf setzt sich gleichmässig fort, und muss das Bedürfniss zu vollen Preisen gedeckt werden. Einiges unbefriedigte Angebot von prompter Tonnage nach China und Japan ist noch am Markte, jedoch scheinen die Charterer noch nicht gewillt, dem Anerbieten der Rheder entgegenzukommen. Unser Markt für Segelschiffstonnage ist auffallend ruhig, die Abschlüsse der Woche sind ausserordentlich gering. In Folge der geringen am Platz und in der Nähe befindlichen Räume haben sich die Raten nicht wesentlich verändert.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	21 1/2 d.	12/6	10	10a12/6
London, Dpfr.	3d.	17/6	11/3	12/6
Glasgow, Dpfr.	21 1/2 d.	17/6	8/	15a17/6
Bristol	23 1/4 d.	20/	12/6	17/6
Hull	23 1/4 d.	17/6	12/6	15a17/6
Leith	23 1/4 d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	23 1/4 d.	22/6	15/	15a17/6
Hamburg	45 ø	90 ø	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	6 1/2 c.	20 cts.	14 cts.	12a16c.
Amsterdam	6 1/2 c.	20 cts.	14 cts.	12a16c
Copenhagen	2 3	22/6	20/	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	30c.	5 S.
Antwerpen	2d.	17/6	12/6	17/6a20/
Bremen	45 ø May	22c.	18 c.	12c.
Marseille	2/6.	20	17/6	20a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 18c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 1/4 d. — Bremen 27 1/2 c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. S. Y.	Balt. U. K.	Direct. U. K.	Continent. U. K.	Shanghai. U. K.
Getreide per Dpfr.	2/9	2/9	2/6	2/9	2/9
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2 1/2 9	.....	22c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segl.	17 1/2 c.	19c.	16 1/2 c.	20c.	

Büchersaal.

Die Handels- und Verkehrsmittel der Gegenwart unter Berücksichtigung früherer Verhältnisse. Ein Leitfaden zur Ergänzung der geographischen Lehrbücher, sowie zum Selbstunterricht von Dr. M. Schmitz, Oberrealschul-Oberlehrer. Mit einer Weltverkehrskarte und vielen erläuternden Abbildungen. Verlag von Ferdinand Hirt, Breslau. Preis M 1.50.

Von allen Schuldisziplinen scheint uns die Geographie diejenige zu sein, welche am meisten unter der Verküsterung der althergebrachten Methodo zu leiden gehabt hat und die am wenigsten den Verhältnissen der Neuzeit angepasst worden ist. Von der Bedeutung, welche der Weltverkehr in unserem heutigen wirthschaftlichen Leben erlangt, gewinnt der Schüler aus dem Unterricht auch kaum den Schimmer von einem Begriff. Wir begrüssen daher mit Freuden den Versuch des Verfassers, auf diesem Gebiete Wandel zu schaffen, und in der heranwachsenden Generation ein Verständniss für die grossartigen Getriebe des Weltverkehrs zu wecken. Bei der gedrängten Fassung des Büchleins hat natürlich manches Gebiet nur flüchtig gestreift werden können; der vom volkwirthschaftlichen Gesichtspunkt so wichtige Waarenaustausch, wie er sich aus der Ein- und Ausfuhrstatistik der verschiedenen Länder ergibt, ist garnicht berührt. Eingehend ist dagegen der Schifffahrtsverkehr behandelt wie der erfreuliche Aufschwung der deutschen Handelsmarine. Dass bei der knappen Fassung die Anschaulichkeit der Darstellung an einzelnen Stellen etwas gelitten, soll nur beläufig erwähnt werden. So heisst es z. B. auf Seite 62 „Um die Ablenkung der Kompassnadel, die durch verschiedene Umstände herbeigeführt werden kann, aufzuheben, macht man dieselbe auf einem Stifte (Pinne) mit sehr feiner Spitze in einer Weise schweben, die ihre Neigung aufhält.“ Daraus wird es Uneingeweihten den Schluss ziehen, dass bei der erwähnten Anordnung nun auch alle Ablenkung beseitigt werde, während doch thatsächlich nur die Inklinationswirkung aufgehoben wird während Variation (Deklination) und Deviation dadurch keineswegs berührt werden. Im Grossen und Ganzen ist das Buch aber für seinen Zweck, als Leitfaden in den Schulen zu dienen, vorzüglich geeignet, und man kann den Verfasser nur dankbar wissen, dass er den ersten Versuch gemacht, im Schulunterricht dem so wichtigen Gebiete des Weltverkehrs in geeigneter Weise Eingang zu verschaffen.

R. L.



**Otto Berner & Co.**  
HAMBURG  
Steinhöft No. 3.

**Elektrische  
Schiffsbeleuchtung**  
und  
**Kraftübertragung.**

**Carl Fr. Kraut,**  
8 Baumwall HAMBURG Baumwall

**Lager aller Artikel  
für Maschinenbetrieb.**  
Übernahme von

**Kesselbekleidungen**  
mit präparirtem Filz und Isolir-Masse

**Cylinder- u. alle Arten Schmieröl**  
Patent-Schmierapparate

**Francis-Patent-Boote.**  
Fr. Scholling's Pat. Metall-Packung.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“. Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 19.

Hamburg, den 8. Mai

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Nansen's Polar-Schiff. — Der Hafen von Pernambuco. — Professor von Nordenskiöld über die Bekämpfung hohen Seeganges. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Die Firma Blohm & Voss hat in letzter Woche dem Hamburger Publikum Gelegenheit geboten, ihr neuerbautes Dock in Augenschein zu nehmen, während gerade der deutsche Schnelldampfer „Fürst Bismarck“ darin einer Reparatur unterzogen wurde. Es bot sich somit den zahlreich geladenen Zuschauern eine Gelegenheit, zwei der grössten und bedeutendsten Erzeugnisse deutschen Schiffbaues in Augenschein zu nehmen, denn das Schwimmdock ist, wiewohl eine Hülfeinrichtung des Schiffbauers, doch auch gleichzeitig ein Erzeugniss der Schiffbaukunst. Bei der rapiden Anwachsen der Schiffsdimensionen waren unsere Hamburger Dockverhältnisse in letzter Zeit etwas hinter die Front gerathen. Die Schnelldampfer und Schiffe der P-Klasse der Hamburg-Amerika-Linie mussten zur Bodenreinigung oder zur Vornahme von Reparaturen jeweilig nach England geschickt werden, sodass der Bau eines neuen Docks ein dringendes Bedürfniss geworden. Unsere grosse Schiffbaufirma an der Elbe hat nun bei der Abmessung der Dimensionen des neuen Schwimmdocks gleich für die Zukunft vorgebaut, und bis die Grössenverhältnisse der Schiffe soweit gewachsen sind, dass sie diejenigen des Docks überschreiten, wird wohl geraume Zeit verstreichen. Schiffe mit einem Displacement von 20 000 Tons können sicher in dem neuerbauten Dock Aufnahme finden. Seine Länge beträgt 160 m, die innere Breite 27 m, die

äussere 37 m. Die Seitenwände des Docks, in denen die Maschinen und Pumpen untergebracht sind, haben eine Höhe von 15 m. Das Dock liegt in einer eigens zu dem Zwecke ausgebaggerten Ausbuchtung hinter der Werft. Die Einfahrt liegt in spitzem Winkel zur Stromrichtung der Elbe, sodass das Docken und Ausholen leicht von Statton geht. Die zur Besichtigung geladene Gesellschaft, unter der sich Mitglieder des Senats, der Marinebehörden, Grosskauffleute, Rheder und Vertreter der Presse befanden, wurde von den Chefs der Firma in gewohnter liebenswürdiger Weise empfangen und mit allen Einzelheiten des imposanten Bauwerkes vertraut gemacht. Ein splendides Frühstück bildete den Abschluss der Einweihungsfeierlichkeit.

Das neue Hafengesetz für den Hamburger Hafen beschäftigt augenblicklich wieder die Bürgerschaft. Einen Hauptankapfel bildet die vom nautischen Gesichtspunkt nicht gerade welterschütternde Frage der sogenannten „fliegenden Krüger“. „Sein oder Nichtsein“ hiess es für diese, und nach einer lebhaften Debatte entschied man sich für das Letztere. Wichtiger ist die Frage der Beseitigung der Verkehrssperrung im Hafen durch Oberländer Kähne, die zeitweise auch zum Löschen und Einnehmen von ganz unbedeutenden Ladungspartien verwendet werden und dergestalt eine unerquickliche Anfüllung der ohnehin bald zu kleinen Hamburger Häfen verursachen. Hinfort soll das Anlegen dieser Fahrzeuge an die Seeschiffe nur dann gestattet sein,



wenn mindestens 500 Colli oder 50 Tonnen Gewicht übergeladen werden, auch soll es dem Hafenmeister gestattet sein, bei eintretendem Platzmangel die Erlaubniss des Anlegens von dem Nachweis grösserer Mengen abhängig zu machen. Nach der Senatsvorlage sollten die Ausweichsignale für den Hamburger Hafen obligatorisch gemacht werden, sofern zwei Fahrzeuge sich in gefahrdrohender Weise nähern. Die Bürgerschaft hat diesen Zusatz abgelehnt, sodass die bisherige Praxis bestehen bleibt. Allerdings wird durch das neue Strassenrecht auf See, das, soweit es nicht durch lokale Verordnung aufgehoben wird, auch für den Hamburger Hafen Kraft erlangt, die „entsetzliche Pfeiferei“ wie der bürgerschaftliche parlamentarische Ausdruck lautet, erst recht eingeführt, denn hinfort sollen die Signale bei Kursänderung auch dann gegeben werden, wenn Fahrzeuge überhaupt einander ansichtig sind, während der Senatsentwurf die Grenzen enger zog und zwar bei Annäherung in gefahrdrohender Weise. Wir werden aber nicht weniger sondern mehr der Pfeiferei haben.

Ein bemerkenswerther Antrag ist, in der französischen Kammer von dem Deputirten für Bordeaux eingebracht worden. Er geht, was staatliche Bevormundung der Schifffahrt anbetrifft, weiter, als Plimsoll sich jemals hätte träumen lassen. Der Antrag umfasst drei Hauptpunkte. 1. Im Falle stürmischen Wetters soll es dem Hafenkapitän zustehen, die Ausfahrt eines Schiffes zu verbieten, ferner soll diesem Beamten die Befugniss zustehen, sofern die Mannschaft es verlangt, jedes Schiff am Auslaufen zu verhindern, falls ihnen dasselbe seerüthig oder untermannt scheint. 2. In fremden Häfen steht dem französischen Konsul die nämliche Befugniss zu. 3. Jedes französische Schiff soll eine Ladelinie führen und jeder Hafenkapitän, sowie im Auslande jeder Konsul, soll befugt sein, ein französisches Schiff, bei dem die Ladelinie nicht über Wasser sichtbar ist, am Auslaufen zu verhindern. Die Durchführung dieses Versuches staatlicher Fürsorge für die französische Schifffahrt würde ihr wahrscheinlich das ohnehin schwache Lebenslicht gänzlich ausblasen.

Anlässlich des im December vorigen Jahres untergegangenen deutschen Schiffes „Rajah“ hat der Reichscommissar Kapitän z. S., Chüden, in der stattgefundenen Schlussverhandlung, welche in dieser Nummer unserer Zeitschrift enthalten ist, den Mangel des Schiffsführers an der Stabilitätskenntniss seines Schiffes gerügt und ausserdem auf die Nothwendigkeit einer Tieflademarke und eines hierauf bezüglichen Gesetzes in Deutschland hingewiesen. Sollten die Anregungen des Reichscommissars von maassgebender Seite Deutschlands berücksichtigt

werden, so wäre damit, wenigstens in Bezug auf das Tiefladegesetz, den Wünschen der englischen Rheder in weitgehender Weise entsprochen. Denn die Rivalen der deutschen Rheder sind seit längerer Zeit eifrig aber erfolglos bemüht, vom englischen Handelsamt ein Gesetz zu erzwingen, nach welchem fremden, in englischen Häfen verkehrenden Schiffen die Nothwendigkeit auferlegt werden soll, eine Tieflademarke zu führen. Die britischen Rheder halten sich durch den Zwang des in England gebräuchlichen Tiefladegesetzes für benachtheiligt, gegenüber den ausländischen Concurrenten. Ob und wie weit sie zu dieser Annahme nach dem Untergang der „Rajah“ berechtigt sind, lässt sich ohne Weiteres nicht feststellen; jedoch wird im Allgemeinen die Einführung des Tiefladegesetzes nach englischem Vorbild den deutschen Rhedereien keinen Nachtheil bringen, da es zur Zeit nur in sehr seltenen Fällen vorkommt, dass deutsche Schiffe tiefer geladen sind, wie die englische Lademarken es vorschreibt.

Die vor einigen Monaten erfolgte Collision zwischen dem englischen Segelschiff „Siren“ und dem britischen Kanonenboot „Landrail“, welche den Totalverlust des Segelschiffes zur Folge hatte, beschäftigt noch immer die Gemüther der englischen Rheder auf das Lebhafteste. Das englische Admiralsgericht erkannte damals den Eigenthümern der „Siren“ eine Entschädigung zu, welche diese aber nicht befriedigte. Während noch die endgültige Entscheidung über diesen Fall, in Folge erneuter Berufung seitens der Rheder der „Siren“, in der Schwebe hängt, wird eine andere, dem eben erwähnten Fall ähnliche Collision, zwischen dem Torpedobootzerstörer „Electra“ und dem Passagierdampfer „Mey Merritties“ aus der Firth of Clyde gemeldet. Die so häufig geltend gemachte Behauptung, dass kleine Kriegsfahrzeuge, wie Torpedoboot und Torpedobootzerstörer, in der Regel von jungen nicht übermässig erfahrenen Marineoffizieren befehligt werden, welche mit der Wegerechtsfrage nicht in dem Maasse vertraut sind, wie die Führer von Kauffahrteischiffen, sei die Folge der in letzter Zeit so häufig auftretenden Unglücksfälle, ist durch die Collision zwischen „Electra“ und „Mey Merritties“ nicht gerechtfertigt worden, denn die „Electra“ stand während der, durch sie verschuldeten Katastrophe unter dem Commando eines geprüften Lootsen und machte ihre erste Probefahrt. Der Umstand, dass die „Electra“ nicht Eigenthum der Schiffswerft ist und ferner dass das Unglück durch fehlerhafte Navigation eines Lootsen herbeigeführt wurde, wird wohl in nächster Zeit einige sehr verwickelte Seegerichtsverhandlungen bescheeren: denn zum Theile der Entschädigungssumme hält sich weder die Regierung noch die Schiffswerft für verantwortlich.

Der Norddeutsche Lloyd und mit ihm die Schiffsbauwerft „Vulcan“ in Stettin haben einen grossen und berechtigten Triumph gefeiert. Der dem Lloyd angehörige Doppelschrauben-Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ ist am 4. Mai in Gegenwart des deutschen Kaisers glücklich auf der Schiffswerft „Vulcan“ vom Stapel gelaufen. Die grosse deutsche Rhederei hat durch diesen Meeres-Leviathan ihre Flotte um das grösste und schönste Schiff der Welt bereichert, während die deutsche Schiffsbauwerft in Stettin sich mit Recht rühmen darf, auf dem Gebiete des Schiffbauwesens etwas bis jetzt Unerreichtes geschaffen zu haben. Einige Angaben über die Grössenverhältnisse und Einrichtungen dieses Riesenschiffes dürften wohl allgemeines Interesse hervorrufen. Die Länge des Schiffes über Deck beträgt 198 m, in der Wasserlinie 190,5 m, die Breite 20,1 m und die Tiefe 13,1 m. Der Schiffskörper enthält 16 wasserdichte Querschotten und ein Maschinenlängsschott. Die beiden Maschinen sind nach dem Tripleexpansionssystem construirt und indiciren 30 000 Pferdekkräfte; zu ihrem Betrieb sind 11 Doppelkessel und 2 Einenderkessel angebracht, welche, wenn die Maschine „volle Kraft“ läuft, täglich 500 Tons Kohlen consumiren, wodurch eine Fahrtgeschwindigkeit von 22 Seemeilen erzielt werden soll. Passagiereinrichtungen für 400 Personen 1. Klasse, 340 Personen 2. Klasse und 800 Personen im Zwischendeck sind vorhanden. Die Besatzung des Dampfers wird aus 250 Mann bestehen, wovon allein 280 zum Betrieb der Maschine nothwendig sind. An Rettungsvorrichtungen sind 24 stählerne Patent-Rettungsboote vorhanden, ferner muss auf die umfangreichen Vorkehrungen gegen Feuersgefahr und die gewaltigen Pumpenanlagen des Schiffes aufmerksam gemacht werden. Der Schnelldampfer wird 2 verhältnissmässig niedrige, nur zu Signalzwecken dienende Schornsteine und 4 Schornsteine führen. Die Dimensionen des „Great Eastern“ sind mit dem deutschen Schiffe noch nicht erreicht, sonst aber alle bis dahin bekannten Schiffsgrossen übertroffen.

Gegenwärtig schweben Verhandlungen zwischen deutschen und fremdländischen Rhedereien über die gemeinsame Einführung der auf dem internationalen Schiffahrtcongress in Washington vorgeschlagenen Verbesserungen im Nachtsignalwesen der Dampfer. Die leitenden Gesichtspunkte sind dabei die möglichste Vermeidung von Unfällen auf hoher See und die Ermöglichung einer besseren Orientirung seitens der Schiffsführer über die Bewegungen eines entgegenkommenden Schiffes. Aller Wahrscheinlichkeit nach wird dann auch von englischer Seite eine Verbesserung des Nachtsignalwesens bei Nacht in Anregung gebracht werden;

da, wie wir schon Gelegenheit hatten in einer früheren Nummer unsern Lesern mitzutheilen, von der North of England Protecting Association ein bestimmtes für Nothzwecke dienendes Nachtsignal eingeführt ist. Vertreter dieser grossen Versicherungsgesellschaft werden wohl nicht unterlassen, ihren Einfluss auf eine Weise geltend zu machen. Dass den Ansichten deutscher Schiffsführer durch eine Verbesserung des Nachtsignalwesens im Allgemeinen entsprochen würde, haben die Verhandlungen gezeigt, welche in den letzten Sitzungen des Vereins „Deutscher Seeschiffer“ über diesen Gegenstand geführt wurden.

In Folge des griechisch-türkischen Krieges sind die Frachten vom Schwarzen Meere und von der Donau um ca. 4 Schilling in 14 Tagen gestiegen. Wie lange die Heimfrachten in stetem Steigen begriffen bleiben, ist noch nicht vorauszusehen, jedoch ist eine um so schnellere Abnahme mit einiger Sicherheit, beim Friedensschluss, im Voraus zu prophezeien.

### Nansen's Polar-Schiff.

Von Navigationslehrer Ihken.

(Schluss).

Wir kommen jetzt zu der Einrichtung der Wohnräume. Die „Fram“ hat nach Art der alten Bremer Passagierschiffe hinten ein erhöhtes Halbdeck, einen Poop. Unter diesem Halbdeck liegen die Kajüte und die Kammern. An der Steuerbordseite der gemeinsamen Kajüte liegt zuerst Nansen's Kammer, dahinter liegt die Kammer des Marineleutnant Scott Hansen, der die astronomischen und magnetischen Beobachtungen anzustellen und zu berechnen hatte. Gegenüber auf der Backbordseite der Kajüte liegt nach vorne die Kammer Sverdrups, des entschlossenen Kapitäns der „Fram“ und dahinter ist diejenige des Schiffsarztes und Botanikers Henrik Blessing. Hinter der Kajüte kommen dann die zwei Kammern der übrigen Besatzung zu je 4 Mann. Um diese Wohnräume vor der furchtbaren Kälte zu schützen waren ausserordentlich sinnreiche Einrichtungen getroffen. Man bedenke, dass man im Eismeer in der Kajüte selbst etwa  $+ 20^{\circ}$  C. hatte, während an Deck häufig über  $- 50^{\circ}$  C. waren. Das sind Temperaturunterschiede von über  $70^{\circ}$  C.; das Oeffnen einer einzigen gewöhnlichen Thür musste unter solchen Umständen einen in Wahrheit eisigen Luftstrom eindringen lassen. Den mit Gicht und Rheumatismus Behafteten muss es bei der Vorstellung solcher Zustände kalt über den Rücken schauern.

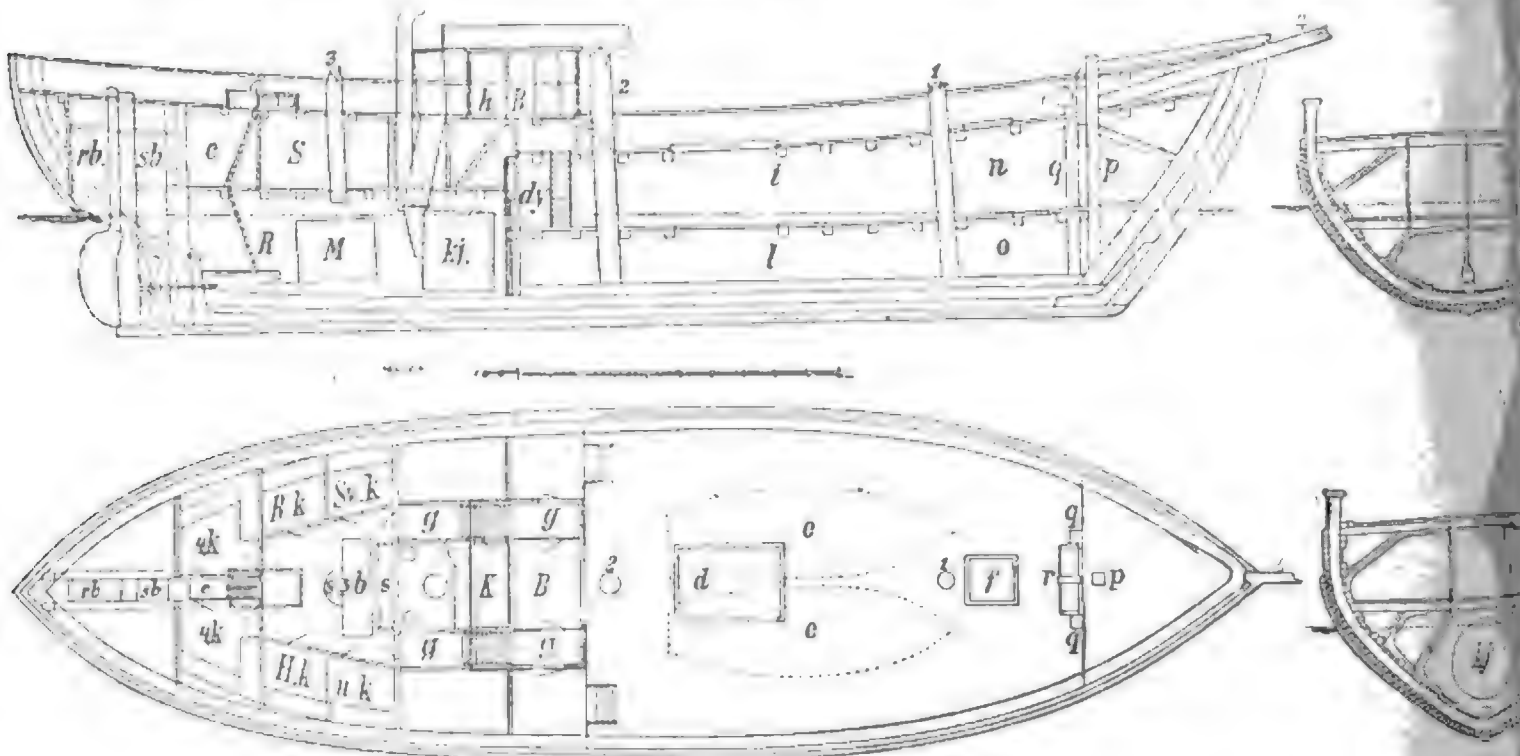
Die Besatzungen der Schiffe früherer Nordpolexpeditionen hatten ausserordentlich unter dem

Umstände zu leiden, dass der Dunst und die Feuchtigkeit der Räume sich überall an den eiskalten Aussenwänden niederschlug. Dort gefror der feuchte Niederschlag wieder oder das herabtröpfelnde Wasser rann in die Kojen und auf den Fussboden. Es kam vor, dass die Matratzen sich in förmliche Eisklumpen verwandelten.

Die „Fram“ war dagegen gesichert: man hatte eben Alles, was menschlicher Scharfsinn zu Tage fördern kann, aufgeboten, um den Aufenthalt an Bord auch in den wüthendsten Kälteperioden des eisigen Polarmeeres nicht allein erträglich, sondern behaglich und möglichst angenehm zu machen. Die innere Schiffseite bekam zunächst eine Decke von dickem getheertem Filz, dann folgte eine Lage Kork und diese wurde mit einer Tannenholzdecke ver-

Erstaunen wenn wir erfahren, dass diese Aufgänge durch nicht weniger als vier Thüren verbarrikadirt waren. Die Thüren selbst bestanden und bestehen aus mehreren Lagen Holz mit eingelegtem Filz. Sie sind ausserdem sehr klein und mit ungewöhnlich hohen Thürschwellen versehen. Nunmehr wird man es begreiflich finden, dass selbst diese riesigen Temperatur-Unterschiede von 70° C. die Räume, welche geheizt wurden, nicht kalt machen konnten; wie ein unnahbares Heiligthum blieben sie, wenn auch nicht verschont, so doch unberührt von den Angriffen dieser mörderischen Polarkälte.

Der ausserordentlich wichtigen Frage der Ventilation auf Seeschiffen wird neuerdings, namentlich auf den grossen Passagierschiffen eine Aufmerksamkeit geschenkt wie nie zuvor in früherer



1. Querschnitt, 2. Längsschnitt der „Fram“.

täfelt. Damit noch nicht genug, kam jetzt wieder ein dicker Filzüberzug, der mit luftdichtem Linoleum bedeckt wurde. Und darauf wurde schliesslich die eigentliche Täfelung angebracht.

Die Decken und Fussböden der Kajüte und der Kammern waren noch reichlicher mit wärmeisolirenden Lagen bedacht. Diese Lagen erreichten eine Dicke von etwa 30 cm, die Stärke der Decksplanken nicht eingerechnet. Sie bestanden aus Luft, Filz, Tannenholz, Linoleum, Rennthierhaarfüllung, Täfelung, Linoleum, Luft und wieder Täfelung. Um das Eindringen der schrecklichen Kälte durch die Decksfenster zu verhüten, hatte man unter anderen Schutzvorrichtungen auch dreifache Scheiben genommen.

Es war nicht sehr leicht in die Kajüte hineinzugelangen. Die Aufgänge aus derselben lagen zu beiden Seiten der Kombüse, welche letztere unter Deck vor dem Salon lag. Es erregt unser höchstes

Tagen. Und das mit Recht; denn eine durch Athmung und Ausdünstung verpestete und erneuerte Luft muss Siechthum und Krankheit Gefolge haben und den Gesundheitszustand an Bord in unheilvoller Weise beeinträchtigen. Aber Männer dieser kühnen und an Erfolgen reiche Expedition betraten alle unversehrt wieder heimathlichen Boden. Daraus allein schon kann man schliessen können — ganz abgesehen von Nansen's Schilderung der Behaglichkeit der Innerräume — dass diese schwierige Frage in der angemässigten und sinnreichsten Weise gelöst wurde, wenn wir aus den uns vorliegenden Aufzeichnungen auch nicht ersehen können, welche besonderen Einrichtungen für die Ventilation getroffen worden waren.

„Vor seinem Kammerdiener ist Niemand gegen diesen Satz ist vielfach bestätigt worden, wie auch der andere Satz eine allgemeine Wahrheit enthält.“



dürfte, dass ein Schiffsofficier nicht zu vertraut mit seinen Untergebenen sein darf, wenn nicht die Autorität zum Schaden des Dienstes leiden soll. Gewiss aus diesen Gründen hat man auf früheren Expeditionen in Uebereinstimmung mit den Einrichtungen aller grösseren Seeschiffe die Mannschaftsräume getrennt gehalten von den Räumen der Officiere und Leiter der Expedition. Nansen hat einen andern Weg eingeschlagen und eine andere Ordnung eingeführt. Die Kajüte war für Jedermann, sie war der gemeinsame Aufenthaltsort, in dem die gemeinsamen Mahlzeiten eingenommen wurden. Und diese Anordnung hat sich in ganz ausgezeichnete Weise bewährt; sie ist die allein richtige für eine so kleine und sorgfältig ausgestattete Besatzung. Alle Leiden und Freuden werden auf diese Art gemeinsam getragen; jede unliebsame Vergleichung, jedes Gefühl vermeintlicher Zurücksetzung fällt fort. Erleichtert — man ist fast geneigt hinzuzufügen, ermöglicht wurde diese Einrichtung dadurch, dass eigentlich mehr Officiere an Bord waren, als Leute in den unteren Chargen. Dann selbst wenn man den Koch Juell und den zweiten Maschinisten Petersen mit zu den letzteren rechnet, so kommt doch nur für diese eine Anzahl von sechs Personen heraus, während die volle Mitgliederzahl dreizehn betrug. Die Zahl dreizehn hat Nansen nicht geschreckt. Aengstliche Gemüther mögen darin eine Beruhigung erblicken, wenn der Zufall einmal dreizehn Personen zu einer Tafelrunde vereinigen sollte.

Die Schilderung von Nansen's Polarschiff würde unvollständig sein, wenn wir nicht ein paar Worte über die Ausrüstung und Verproviantirung, die auf volle fünf Jahre berechnet war, hinzufügen. Was die wissenschaftliche Ausrüstung anbetrifft, war die „Fram“ mit den vorzüglichsten meteorologischen magnetischen und astronomischen Instrumenten versehen. Zu letzteren gehörten mehrere Chronometer, vier Chronometer, ein Universal-Instrument und zwei Theodoliten für Schlitten-Expeditionen. Sogar ein Apparat für die Anstellung von Pendelversuchen wurde mitgenommen, gelangte aber nicht zur Verwendung. Sehr viel in Gebrauch kamen die photographischen Apparate. Professor Dr. Neumayer, der Director der Seewarte, überwachte die magnetische Ausrüstung.

Um dem gefürchteten Skorbut vorzubeugen und den Leiden und Krankheiten mancherlei Art, welche aus schlechter Ernährung resultiren, zu entgehen, wurde auf die Verproviantirung selbstverständlich alle erdenkliche Sorgfalt verwandt. In dieser allerwichtigsten Angelegenheit stand Professor Thorup den Leitern der Expedition mit fachmännischem Rath zur Seite. Die Erfahrung hatte gelehrt, dass Räuchern, Salzen und gewöhnliches Kochen nicht im Stande sei, den Nahrungsmitteln

die Haltbarkeit zu geben, welche mehrere Jahre dauernde arktische Expeditionen erheischen. Alle Nahrungsmittel wurden daher vorher chemisch auf ihre Güte und Reinheit untersucht. Dann begann das Dörren, Sterilisiren und Einkochen. Selbst die auf das sorgfältigste gedörrten Sachen, wie Kartoffeln, Obst, Gemüse, Fische u. s. w. wurden wieder in Zinkdosen eingelöthet. Sogar der Schiffszwieback, um ihn gegen Feuchtigkeit und Wärme zu schützen, wurde auf dieselbe Art verwahrt. Es kamen riesige Mengen von ausgesuchten und besonders vorgerichteten Dosen Conserven der mannigfaltigsten Art an Bord. Aber ausser Bier und Malzextrakt nahm Nansen, der Gefahren des Feuerwassers in jeglicher Gestalt sich bewusst, keinerlei geistige Getränke an Bord. Nur privatim hatten sich einige Theilnehmer mit wenigen Flaschen Wein und Cognac versehen. Dafür gab es aber Kaffee und Thee mit condensirter Milch, sowie Chokolade und Citronensaft, dieses besten Mittels gegen Skorbut, in Hülle und Fülle. Die „Fram“ war somit in durchaus sachgemässer, wohl erwogener und wahrhaft grossartiger Weise ausgerüstet.

Bevor wir zum Schlusse eilen, möchten wir noch anfügen, dass das Schiff acht Boote führte, dass der Raum drei wasserdichte Abtheilungen hatte und dass Ruder und Schraube auf Deck geheisst werden konnten.

Während des langen Zeitraums von drei bangen Jahren hat die „Fram“ den furchtbarsten Eispressungen, überhaupt allen Gefahren des eisgepanzten Polarmeeres siegreich getrotzt. Nansen, der tollkühne Forscher verliess sie, um von nur einem Gefährten begleitet, mittelst des Schlittens einen waghalsigen Vorstoss gegen den Nordpol zu unternehmen; aber auch unter ihrem neuen Befehlshaber, Kapitän Sverdrup zeigte sie in allen Fahrnissen ihre siegreichen Eigenschaften. Die „Fram“ darf jetzt den Ehrenplatz beanspruchen an der Seite der berühmtesten Schiffe aller Zeiten: Columbus „Santa Maria“ (welche wir während der Hundertjahrfeier neu erstehen sahen) und Nelsons „Victory“. In der Geschichte der Schifffahrt und in den Kämpfen der Nationen um die Seeherrschaft strahlen die Namen dieser drei Schiffe wie ein prächtiges Dreigestirn von nie erlöschendem Glanze. Von Nansen selbst aber möchten wir das hinreissende Wort Brockhaus' zur Ankündigung des Expeditions-Werkes „In Nacht und Eis“ anfügen: „Für ideale Zwecke der Menschheit hat der stille Stubengelehrte, der geniale Forscher, der practische Officier sein und seiner Genossen Leben auf's Spiel gesetzt. Sein Werk ist in seiner schlichten Grossartigkeit ein Bericht des Sieges des modernen Menschen über die Natur.“

## Der Hafen von Pernambuco.

Pernambuco, die Hauptstadt des gleichnamigen Landes, hat sich in letzter Zeit, bezüglich seiner Bedeutung als Handelsplatz auffallend entwickelt und theiligt sich nunmehr mit 14% an der ganzen brasilianischen Aus- und Einfuhr. Die Stadt zerfällt durch die sich an der Mündung verzweigenden Flussarme in vier verschiedene Theile, von denen jeder eine besondere kleine Stadt bildet. Für den mit der Schifffahrt in Verbindung stehenden, ist nur der grösste und nach europäischer Art eingerichtete Theil von Bedeutung, nämlich Bairro Recife, der Sitz des Geschäftsverkehrs und der Aufenthaltsort der Europäer. Bairro Recife, oder kurzweg Recife, wie er dort gewöhnlich genannt wird, ist der älteste Theil der ganzen Stadt und hat seinen Namen von der ihn umgrenzenden niedrigen und unter Wasser befindlichen Bank, auf deren nördlichem Punkte sich ein Feuerthurm befindet, von welchem ein 20 Meilen sichtbares Blinkfeuer dem Seemann die Einfahrt in den Hafen zeigt. Schiffe, welche bis zu 20 Fuss tief gehen, können die Bank mit „neap tide“ passiren, tiefergehende, bis zu 23 Fuss müssen auf „spring tide“ warten, um den Hafen einlaufen resp. verlassen zu können. Der Lootse kommt mit einem Boote heraus, sowie eines der auf der Rhede befindlichen Schiffe die Flagge P. im Vortopp zeigt. Die Lootsengebühren richten sich nach dem jedesmaligen Tiefgang des Schiffes. Alle Schiffe, welche Pernambuco anlaufen, einerlei ob mit Ladung, Ballast oder nur für Ordre, müssen vom letzten Abgangshafen, ein versiegeltes Couvert, welches die Mannschafts- und Proviantliste enthält, für das am Orte befindliche Zollamt mit sich führen; vor allen Dingen ist ein Gesundheitspass erforderlich, denn ohne diesen kann es vorkommen, dass ein Schiff mit Beschlag belegt wird; wie dies schon geschehen. Beabsichtigt ein Schiff länger als sechs Tage auf der Rhede vor Anker zu liegen, so muss der Zollbehörde davon Meldung gemacht werden, widrigenfalls die eifrigen Beamten sich bald an Bord mit einem Schreiben einstellen werden, worin dem Schiffsführer von einer zu zahlenden Geldstrafe Mittheilung gemacht wird; diese an die Zollbehörde gerichtete Meldung muss sich nach Ablauf jedes sechsten Tages wiederholen. Schiffe, die mit einer Kohlenladung nach Pernambuco kommen, haben kostenfreie Leichter, denn der Empfänger ist verpflichtet, für den Transport der Kohlen vom Schiff nach seinem Lager Sorge zu tragen. Das Zollamt muss bei Ankunft eines mit Kohlen beladenen Schiffes sofort von seiner Anwesenheit in Kenntniss gesetzt werden, da die Löscharbeiten vor Ausmessen der Ladung und des Schiffes, welche Arbeit durch die Zollbeamten ausgeführt wird, nicht in Angriff genommen werden dürfen. Bei anderen Einfuhrartikeln genügt es nur das Ladungsmanifest der Zollbehörde zu übersenden und dann auf den zum Checken der Ladung bestimmten Zollofficier zu warten. Eine für den Fremden angenehme Einrichtung besteht in dem Wesen des Schleppdampferdienstes. Die Schleppdampfer sind verpflichtet zu jeder Zeit ein Schiff in Tau zu nehmen und dürfen für ihre Bemühungen nicht mehr als ungefähr eine Mark pro Registertonne Gebühren beanspruchen. Von Bedeutung ist diese Einrichtung in hervorragendem Grade für Segelschiffe, während die Dampfer den für Pernambuco bestimmten Theil ihrer Ladung gewöhnlich auf der Rhede in Leichter löschen. Die Leichterkompanie ist nicht für irgend welchen Verlust oder Beschädigung der gelöschten bzw. geladenen Güter während der Fahrt vom Schiff zum Lande und umgekehrt verantwortlich; es hat sich desshalb als practisch erwiesen, den beladenen Leichtern eine zuverlässige Person der Schiffsmannschaft oder jemand vom Personal des Empfängers mitzugeben.

Am 5. December vorigen Jahres trat das seit langer Zeit gefürchtete und angedrohte „Lei de Cabotagem“ in Kraft, ein Gesetz, welches nur solchen Schiffen gestattet, Küstenfahrt zu

betreiben, die die brasilianische Flagge führen und deren Besatzung zu zwei Dritteln aus Eingeborenen besteht; der Kapitän muss ausserdem immer ein Einheimischer sein. Auf die Beförderung von Passagieren hat das Gesetz keinen Einfluss. Diese gesetzliche Bestimmung wurde beim Einbringen seitens der Regierung im Entwurf zweimal von einsichtigen, mit der Schifffahrt in Verbindung stehenden Männern abgelehnt, und hätte der Ladungstransport zwischen nördlichen Häfen und Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande do Sul nicht in letzter Zeit so auffallend abgenommen, so würde die Verwaltung des Pernambuco-Staates gewiss zum dritten Male eine parlamentarische Niederlage erlitten haben. Die Folgen des Gesetzes lassen sich heute noch nicht genügend übersehen, da seit seiner Wirksamkeit eine zu geringe Zeit verflossen ist. Ein Uebelstand, der bei den Europäern allgemein Klage hervorruft, macht sich schon heute bemerkbar, nämlich die Vertheuerung einiger Lebensmittel, besonders Kartoffeln, und ausserdem Steinkohlen. Früher wurden diese Artikel von Rio de Janeiro mit europäischen Dampfern hergebracht, die Fracht war eine bedeutend geringere wie heute, weil damals Concurrentz unter den Küstendampfern herrschte; heute dagegen kein Unternehmungsgeist, kein Trieb, kein Fortschritt, sondern ungeheure Gleichgültigkeit und Trägheit, welche Eigenschaften der echte Brasilianer niemals verleugert.

An der Instandhaltung des Hafens von Pernambuco wird wenig gethan. Die Arbeiten, welche zu diesem Zwecke unternommen werden, gehen sehr langsam und lässig von Statte. Ende Februar ist der erste Bagger von Rio de Janeiro angelangt, welcher in brauchbarem Zustande ausserordentlich nützlich wäre, jedoch seit seinem Hiersein schon mehrere Male die Arbeit zwecks Reparatur einstellen musste. Die Versicherungsgesellschaften haben unter der Vernachlässigung der Hafenanlagen am meisten zu leiden, da es nicht selten vorkommt, dass beladene Leichter an der allmählich immer mehr versandenden Pier zu Grund gerathen und in Folge ihrer Baufälligkeit leck springen, wodurch erhebliche Unkosten durch Leckage verursacht werden, für welche dann die Unternehmer der Versicherungsgesellschaft die Verantwortung tragen. Auf einen Umstand, oder Uebelstand muss noch aufmerksam gemacht werden: er betrifft die den Schiffen auferlegte Zollstrafe bei „shortage“ ihrer Ladung. Wird nämlich beim Löschen der Ladung eines Schiffes von anwesenden Zollbeamten eine Unregelmässigkeit entdeckt, sei in falscher Marke oder einem fehlenden Collo besteht, so macht dieser Beamte seiner vorgesetzten Behörde hiervon Meldung und erhält für seinen Dienstfeier die Hälfte des Geldbetrags, zu dem das Schiff nach dem Gesetz verurtheilt wird, und die Geldstrafe ist in den meisten Fällen ungewöhnlich hoch.

Die Rhederei eines deutschen Schiffes ist zu ihrem Nachtheil in engere Berührung mit den ansässigen Zollbehörden getreten. Das Schiff kam von Liverpool und erreichte Pernambuco im December 1895; im Ladungsmanifest waren 30 Crt. Thonwaaren als geladen angegeben, jedoch vor Abgang des Schiffes wurde, weil die Güter aus irgend einem Grunde in Liverpool nicht verschifft waren, diese Thatsache nachträglich im Manifest von der englischen Zollbehörde vermerkt, aus dem bestätigte der brasilianische Consul in Liverpool die Richtigkeit des Vermerks; trotz dieser verschiedenen Vorsichtsmaassregeln verurtheilte man in Pernambuco das deutsche Schiff 3360 Mark und behauptete dieses Recht erfolgreich, obgleich von der deutschen Rhederei Berufung eingelegt war.

In ähnlicher Weise erging es einem britischen Schiff. Beim Löschen der Ladung fielen zwei kleine Kisten, Kisten enthaltend, im Conossement mit „no commercial value“ angegeben über Bord. Die Zollbehörde von Pernambuco verurtheilte, auf der Bemerkung im Conossement, das Schiff zu 1160 Mark Strafe, wegen Fehlens zweier Ladungsgegenstände. Zurückzuführen auf das Interesse, welches jeder Zollbeamte an Entdecken einer Unregelmässigkeit der Ladung hat, ist es übertrieben, wenn die dort befindlichen Kaufleute behaupten,

das alle Personen ohne Unterschied des Standes in den Augen der brasilianischen Zollbeamten Zolldefraudanten sind, solange sie in irgend einer Beziehung zur Schifffahrt stehen, einerlei, ob bei ihnen überhaupt ein Verdacht zur Defraudation oder Schmuggelerei vorliegt oder nicht.

Dieses Auftreten und Misstrauen der dortigen Zollbehörden, welche am häufigsten Gelegenheit haben mit Kaufleuten und Bedienden, also mit solchen Personen in Berührung zu kommen, die in erster Linie, in Bezug auf das Gedeihen des Handels in Frage kommen, wird in absehbarer Zeit dazu beitragen, eine Entfremdung und gegenseitige Verfeindung hervorzurufen, durch welche eine gezielte Entwicklung der ganzen Geschäfte ausgeschlossen zu sein scheint. Sollten sich aber diese kleinlichen Thesen der brasilianischen Beamten noch fortsetzen, so wäre es wohl möglich, dass die Rhedereien und Kaufleute vorziehen, ihre Häfen zu ihrem Betriebe aufzusuchen. In diesem Falle hätte Pernambuco aufgehört zu den ersten Handelsstädten Brasiliens zu zählen, wie es heute der Fall ist.

## Professor von Nordenskiöld über die Bekämpfung hohen Seeganges.

Von Nordenskiöld, der bekannte schwedische Polarforscher und Kenner des hohen Arktis hat nach einer Reihe eigener Versuche der Oeffentlichkeit einen Vorschlag unterbreitet, welcher in allen mit der Seefahrt in Berührung stehenden Kreisen Skandinaviens mit gebührender Aufmerksamkeit begrüßt wird.

Jeder Seefahrer“, so schreibt Nordenskiöld in einem schwedischen Fachorgan, „welcher die Meeresgebiete des hohen Arktis besucht hat, weiss aus Erfahrung, welche eminente Gefahr durch die schwimmenden Massen des polaren Treibeises auf den Seegang ausgeübt wird. Bereits beim Beginn meiner ersten Polarreise im Jahre 1858 konnte ich diese Erscheinung näher beobachten; wir segelten von der norwegischen Küste nach Hammerfest nach Spitzbergen auf einer Fischerbark. Wir hatten die schützende Küste Norwegens im Rücken, als ein für unser kleines Fahrzeug verhältnissmässig sehr starker Seegang eintrat. In der Nähe von Bären-Eiland begegneten wir den ersten zerstreuten Treibeisvorläufern. Bald zeigte sich der Seegang und nachdem wir einige Kabellängen in der Bayon der Eismassen vorgedrungen waren, war die Bewegung des Meeresspiegels vollständig.

Die Besänftigung war so durchgreifend, dass ohne die geringste Schwierigkeit ein Boot ausgesetzt werden konnte, um Umebunden zu jagen, welche in grosser Zahl auf den Eisplatten herumlagen und sich süssem Nichtsthum hingaben. Als ich im Jahre 1883, mit der „Sofia“ in der Höhe von Island auf das Meer zusagelte, welches die Ostküste Grönlands völlig verdeckte, erklärte der Commandeur eines dänischen Orlogbootes, dass jene Meeresregion in Folge der furchtbaren Brandungen schon den Eisbergen einfach unpassirbar sei. Allerdings ist der ausgezeichnete und erfahrene Seemann insofern Recht, dass das Eindringen in die eigentlichen Treibeismassen mit ganz ausserordentlichen Schwierigkeiten verknüpft war; indessen, als mal die Grenze überwunden war, zeigte es sich, dass das Meer innerhalb der Treibeismassen völlig ruhig und unbewegt war, wie ich es nicht anders erwartet hatte. Unzählige Male habe ich unter meinen Reisen im Polar-meere das gleiche Phänomen studirt und musste mich oft genug wundern, ein wie geringes Schutzband von kleinen Treibeismengen ausreichte, um die tosenden Meereswogen zu dämpfen.

Im Grossen und Ganzen sind die von mir erwähnten Erfahrungen schon seit alters bekannt, obwohl man — so viel bekannt — denselben keineswegs so viel Gewicht beigelegt

hat, wie es füglich am Platze gewesen wäre. Allerdings stützt sich ohne Zweifel auf sie ein im Jahre 1840 aufgeworfener Plan, vermittelst schwimmender Wogenbrecher exponirte Hafenanlagen gegen die Gewalt des Meeres zu schützen.

Man ist auch nicht beim einfachen Vorschlage damals stehen geblieben, sondern hat unterschiedlich und mit grossem Kostenaufwand Constructionsversuche angestellt. Aber die Ergebnisse dieser Unternehmungen waren leider so ungünstig, dass die ganze Idee schliesslich von hervorragenden Fachleuten verworfen wurde, ungeachtet des Enthusiasmus, welcher sich anfangs sogar mehrerer Autoritäten wie Dominique Francois Arago, bemächtigt hatte.

Dieser negative Ausgang beruht nach meiner Auffassung, die sich auf die im Eismeere gemachten directen Erfahrungen stützen darf, darauf, dass man zu jener Zeit über die Art und Weise, in welcher der besänftigende Einfluss der Eisstücke auf die Wogen geäussert wird, ganz und gar im Unklaren blieb. Man setzt voraus, dass die Veränderung in der Grösse der Meereswellen unmittelbar auf dem Bewegungsmoment des schwimmenden Wellenbrechers beruhte, — dass, mit anderen Worten, das letztere die Aufgabe habe, einen möglichst grossen Theil des geäusserten Widerstandes zu absorbiren. Man hat aus diesem Grunde dem „Wellenbrecher“ recht gigantische Dimensionen geben wollen, ohne damit erklärlicher Weise zum Ziele zu gelangen, abgesehen von der technischen Schwierigkeit, derartige schwimmende Kolosse auf offener Rhede mit hinreichender Sicherheit zu verankern. Ja, es ist geschehen, dass die erbauten Versuchsobjecte sich in Trift begeben haben und auf diese Weise demselben Hafen, zu dessen Schutze sie bestimmt waren, ernste Gefahren und Unglücksfälle einbrachten.

Derjenige, welcher in der Lage gewesen ist, die Wirkung des Treibeises auf den Seegang selbst zu untersuchen, wird bald begriffen haben, dass es sich hier nicht darum handeln kann, die austreibende Wirkung so zu gestalten, dass sie eine ganz directe Dämpfung der erregten Meeresfläche herbeiführt. Die Streifen kleiner zersprengter Eisstücke, welche sich stets in der Nähe grösserer Eisfelder finden, genügen an und für sich, auf die Seebewegung die beruhigende Wirkung auszuüben. Die Einwirkung des Eises stellt nämlich ein Phänomen interferential dar, hervorgerufen durch die Friction jeder Woge, sowohl hinsichtlich ihrer Bewegungsgeschwindigkeit wie ihrer Richtungsline und Amplitude. Indem nämlich verschiedene Wellen auch unter sich ablenken, sich verändern, entsteht die interferirende Bewegung, deren Resultat sich in einer sehr beträchtlichen Schwächung des von den Wogen ausgeübten Druckes erkennen lässt. Unter bestimmten Umständen kann auch das Gegentheil eintreten, z. B. bei sehr dichten Eisberggeschoben, an deren Aussenwänden sich trotz der theilweise vorhandenen Stau-eis-schicht die gefährliche Kopfbrandung entwickelt. Als die „Sofia“ unter der schwedischen Polarexpedition von 1868 zu Beginn des Monats October den 81. Grad n. Br. erreicht hatte und gegen Norden weiter dampfte, hatte sie das Unglück, in eine solche Kopfbrandung am Saume eines Treibeisfeldes hineinzugerathen. Das Fahrzeug wurde gegen einen Eisblock geschleudert, bekam ein grosses Seitenleck und gerieth in die ernsteste Gefahr. Wäre es uns gelungen, in vorsichtiger Weise jene gefährliche Stelle zu passiren, so hätten wir innerhalb des Treibeisfeldes das denkbar günstigste Fahrwasser gehabt und das weitere Vordringen nach Norden hätte keine Schwierigkeiten mehr verursachen können.

Sind nun obige Erklärungen zutreffend, so ist es auch klar, dass die grossen schwimmenden „Wogenstürzer“, mit welchen man früher so unergiebig Versuche angestellt hat, durch eine grössere Anzahl relativ kleiner Apparate zu ersetzen sein werden. Diese können überall leicht in Thätigkeit gesetzt werden, wo gefährlicher Wellengang eintritt: bei Hafeneingängen, Strandanlagen, Schiffen, die auf Grund gerathen sind und durch ihre



Bewegungsunfreiheit dem Widerstand der Wellen doppelt ausgesetzt bleiben. Die Erfahrungen im Eismeere zeigen, dass es gar nicht auf besonders tiefgehende oder grosse Apparate ankommt. Ein in zweckmässigen Abständen vertheiltes System gering dimensionirter Eisenplatten würden hinreichen, auch beim stärksten Wogengang die paralysirende Wirkung auszuüben.“ Soweit Nordenskiöld nach dem Bericht der „Weser Ztg.“

Jedenfalls dürfen Aeusserungen auf Grund practischer Versuche aus dem Munde eines so erfahrenen und auf diesem Gebiet erfolgreichen Mannes nicht unbeachtet bleiben. Für die Seefahrt selbst, d. h. für auf See befindliche Schiffe bietet sich wohl nur geringe Gelegenheit die Erfahrungen Nordenskiöld's auszunutzen und die von der Natur geschaffenen Hilfe erfolgreich zu verwerthen. Im Durchschnitt sind die im Winter durch Eis heimgesuchten Gewässer in mehr oder weniger absehbarer Entfernung durch Küsten begrenzt und schliessen daher naturgemäss einen hohen Seegang aus. Trifft jedoch ein Schiff im offenen Ocean Eisfelder und Eisberge, so wird man bemüht sein diesen Verkehrshindernissen so weit als möglich aus dem Wege zu gehen, denn auch in den scheinbar niedrigsten Treibeisfeldern schwimmen einzelne grössere Eisstücke, mit grossem Tiefgang, die bei einem Zusammenstoss mit dem Schiffe dem Letzteren gefährlich werden können. Mit Ausnahme sehr weniger Waghalsiger wird wohl jeder Seemann den Kampf mit bewegter auch mit hoher See einer Durchfahrt durch Eisfelder vorziehen. Das Ein- und Auslaufen in und aus diesen Eisfeldern ist, wie der schwedische Forscher selbst erwähnt, bei stark bewegter See höchst gefährlich, sodass ein Schiffsführer ohne nothwendige Veranlassung seine schon an und für sich grosse Verantwortung nicht noch muthwillig erhöhen wird. — Ohne Frage aber werden die von dem grossen Schweden gemachten Erfahrungen solchen Gegenständen zu Gute kommen und von grösserem Nutzen sein, die durch eigene Bewegungsunfreiheit dem Widerstand der See ausgesetzt sind.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Bremerhaven.

Das Seeamt zu Bremerhaven hatte Gelegenheit, sich noch einmal mit dem Untergang des Bremer Schiffes „Rajah“, Kapitän Böhmer zu beschäftigen. Das Unglück fand bei Lundy Island am 9. December vorigen Jahres statt, bei welchem von der aus 19 Mann bestehenden Besatzung nur zwei Mann mit dem Leben davongekommen sind. Es wurden vernommen, der Kapitän Albrecht, der frühere Führer der „Rajah“ und der frühere Steuermann derselben, Vollmer. Der erstere hat die „Rajah“ von 1880 ab etwas über 13 Jahre geführt und erklärt dieselbe für ein sehr stark gebautes und gutes Seeschiff, wenn es schwer beladen war. Sie war sehr stark gebaut und musste die Ladung stets richtig verstaut sein, damit der Schwerpunkt des Schiffes richtig vertheilt war. Besondere Schwierigkeiten habe er mit der „Rajah“ niemals gehabt, allerdings sei das Schiff rank gewesen. Der Steuermann Vollmer bestätigt im Wesentlichen die Aussagen des Kapitän Albrecht. Der letztere bemerkt noch, dass der Untergang des Schiffes wohl darauf zurückzuführen sei, dass dasselbe eine zu hohe Verschanzung (über 6 Fuss hoch) gehabt habe. Der Reichskommissar Kapitän z. S. Chüden bezieht sich in seinen Ausführungen auf die früheren Verhandlungen und die von ihm bei denselben gestellten Anträge. Die Antwort, die aus Cardiff eingegangen, beweihe, dass dort die Verhältnisse beim Einnehmen von Kohlenladungen ausserordentlich ungünstig liegen und dass in dieser Beziehung bessere Einrichtungen entschieden nothwendig sind. Es sei nachgewiesen, dass die verantwortlichen Stauer nicht wissen, wie viel Kohlen auf der „Rajah“ im Zwischendeck lagen

und wie viel Gewicht im Raum war. Wenn man bedenke, wie sorgfältig bei anderer Beladung der Schiffe verfahren werde durch Zählen, Gewichtsmessungen etc., dann müsse man entschieden fordern, dass auch für Kohlenladungen ein sorgfältigeres Verfahren eingeführt werde, gerade weil so viele — auch deutsche — Schiffe an diesen Kohlenfahrten theilhaftig sind. Er, Redner, sei der festen Ueberzeugung, dass die „Rajah“ in erster Linie wegen falscher Stauung ihrer Ladung gekentert sei, denn die Kohlen waren so hoch gestaut, dass das Schiff schon bei geringer Neigung das Maximum seiner Stabilität erreichte und umfallen musste. Festgestellt sei, dass das Schiff rank war, und Herr Schiffsbaumeister Baars habe in einer sehr sorgfältigen Berechnung dargelegt, dass wenn nur 600 Tons Kohlen im Zwischendeck richtig verstaut waren, die Stabilität des Schiffes vollständig ungenügend war. Bei einer so mangelhaften Beaufsichtigung bei der Beladung sei es wohl möglich, dass die „Rajah“ statt, wie von einem Matrosen angegeben, ca. 500 Tons, 600 Tons im Zwischendeck gehabt habe. Als zweiter Grund für den Untergang des Schiffes komme hinzu, dass der Freibord des Schiffes nur 4' 3" betrug, während nach Lloyds 4' 11" erforderlich gewesen sind. Nach englischen Vorschriften wäre also das Schiff auch überladen gewesen. Wenn gesagt werde, dass das Schiff früher dieselbe Ladung getragen, so sei dadurch nichts erwiesen. Es handle sich um die Frage: „Was beginnen wir, um solchen Fällen in Zukunft vorzubeugen?“ Jeder Kapitän sollte mit ganz besonderer Vorsicht die Ladung des Schiffes vornehmen und sich seiner Pflichten voll bewusst sein, was im vorliegenden Falle nicht geschehen zu sein scheine, trotzdem der Kapitän als ein erfahrener und zuverlässiger Mann geschildert worden ist. Wenn sich auch besondere Regeln zur Prüfung der Stabilität unserer heutigen Segelschiffe nicht aufstellen liessen, so könnte ein erfahrener Kapitän durch im Hafen vorzunehmende Krängungsversuche doch leicht erkennen, wie es mit seinem Schiffe stehe. Auch die Seebereitungscommission habe zu der wichtigen Frage der Kohlenschiffe Stellung genommen und empfehle die Verbringung von Längsschotten in den Kohlenschiffen. Sie gebe auch der Ansicht Ausdruck gegeben, dass sie die Beaufsichtigung der Kohlenschiffe durch die Inspectoren der Versicherung für durchaus nöthig halte. Die Inspectoren würden den Kapitän wirksam unterstützen können, der häufig gegenüber der abladenden Mine und dem Stauer einen schweren Stand habe. Die Einführung eines Tiefladegesetzes und einer Tieflademart, wie sie in England Vorschrift sei, werde hoffentlich jetzt auch in Deutschland in Anregung gebracht. Er bitte das Seeamt bei der Wichtigkeit der Sache, auf seine Vorschläge im Spruch näher einzugehen. Dem englischen Dampfer „Springwell“ gebühre ein Dank für sein Rettungswerk.

Das Seeamt gab folgenden Spruch ab: „Am 9. December 1896 ist das deutsche Schiff „Rajah“ mit einer Ladung von 1692 Tonnen Kohlen, von Cardiff nach Hongkong bestimmt, in der Nähe der Insel Lundy gekentert und gesunken. Von der aus 19 Mann bestehenden Besatzung sind nur die beiden Matrosen Hermann Löper aus Schwerin und Friedrich Witt aus New-Warschau durch den englischen Dampfer „Springwell“ gerettet und in Swansea gelandet. Die Ursache des Unfalls hat mit Bestimmtheit nicht festgestellt werden können. Es erscheint die Annahme gerechtfertigt, dass bei der Beladung auf die Bauart des Schiffes nicht genügend Rücksicht genommen und der Unfall hierauf in Verbindung mit dem schweren Wetter zurückzuführen ist. Mängel in der Beschaffenheit, Ausrüstung oder in der Bemannung des Schiffes haben sich nicht ergeben. Das Rettungswerk des englischen Dampfers „Springwell“, wie die Aufnahme und Verpflegung der beiden Schiffbrüchigen an Bord desselben ist lobend anzuerkennen.“

## Vermischtes.

Der Konsul aus Corunna, Kapitän C. A. P. Talbot, hat in seinem Bericht folgende aussergewöhnliche Begebenheit, welche von Neuem einen Beweis für die unberechenbaren Stromverhältnisse im Golf von Biscaya liefert und dessen Wichtigkeit ist. Der britische Dampfer „City of Agra“ erlitt in der Arou Bay, sechs Meilen östlich von Cap Ortegal, welches auf der äussersten nordwestlichen Spitze der spanischen Halbinsel liegt, einen Totalverlust. Das Unglück ereignete sich am 7. Februar. Am 3. März wurde die Leiche des Verunglückten, erkenntlich durch seine Uniform und bei ihm gefundene Papiere, in der Nähe von St. Sebastian, bei der spanischen Grenze, 400 Seemeilen von der Verluststelle des Schiffes entfernt, an Land gewaschen. Es ist eine bekannte Tatsache, dass der Ely Strom vom Nordatlantischen Ocean her die Küste Spaniens bei Cap Ortegal trifft und sich scheinbar in zwei Arme theilt, von denen der nördliche längs der Nordküste Spaniens seinen Lauf nimmt, und der später allerdings schwächer längs der Westküste Frankreichs bemerkbar macht; während der andere Arm eine süd- oder südwestliche Richtung einnimmt und sich der Küste von Frankreich nähert. Die „City of Agra“ sank ungefähr 95 Meilen in westlicher Richtung von Cap Ortegal, danach hätte man über das Verunglückte wenn die Stromverhältnisse in der Gegend wären, wie sie in den meisten Karten und spanischen Segelanweisungen angegeben sind, vom südlich gehenden Ely Stromes in seiner Trift beeinflusst werden müssen, während die entgegengesetzten Wirkungen des Stromes, die die Strandung des Körpers in St. Sebastian, bewiesen. Hierbei muss auf die von der englischen Admiralität gegebenen Segelanweisungen aufmerksam gemacht werden, welche in einem besonderen Abschnitt darauf hinweisen, dass der südliche Strom nicht als unter allen Umständen bestehend betrachtet sei, sondern bei andauernd westlichen und darauf folgenden südlichen Stürmen, von ersteren an die spanische Küste und vom südlichen Winde in nördliche Bahnen bei Cap Ortegal gedrängt wird, von wo er alsdann die vorhergehende östliche Richtung, längs der Nordküste Spaniens beibehält. Dieser Ausnahmezustand, also stark südliche mit vorübergehenden westlichen Winden, hat während der grössten Hälfte des Monats Februar an der dortigen Küste, vorgeherrschet; somit ist die Abweichung der englischen Segelanweisungen bestätigt. Es wäre von grossem Interesse, wenn häufiger Berichte, aller Art, nicht so trauriger Art wie der vorliegende, einliefen, auf deren Grund die unberechenbaren und deshalb gefährlichen Strömungen der Biscaya Bay ermittelt werden könnten.

**Ein neues nautisches Instrument.** Kapitän Glerup, Führer des Dampfers „Rex“, aus Stockholm, hat ein neues Peilinstrument (Course Corrector) erfunden, welchem er den Namen „Navisazimuth“ gegeben hat und welches den früheren Instrumenten dieser Art gegenüber grosse Vortheile bieten soll. Berichtete wird, kann man mit dem Navisazimuth, ohne Uhrzeit an Bord zu kennen (was sonst bei Azimuthbestimmung stets nothwendig ist, wenn man die Höhe des gepeilten Gestirnes nicht gemessen hat) und ohne Berechnungen oder Benutzung von Tabellen sicher und augenblicklich den Winkel bestimmen, welchen die Längsaxe des Schiffes mit dem Meridian bildet. Nur durch die Benutzung der augenblicklichen Declination und die Deklination des benutzten Himmelskörpers kann man — z. B. bei Tage mit Hilfe der Sonne, Nachts mit Beobachtung der Sterne — ganz genau den wahren Kurs eines Schiffes finden und hieraus somit die Deviation des Compasses bestimmen. Das Instrument ist einfach und leicht zu handhaben. Eine horizontale Cirkelscheibe, welche eingetheilt ist wie eine Compassrose, ist in einem Schlingeressel, welcher verschraubt werden kann, aufgehängt und zwar so, dass man

diese Scheibe leicht herumdrehen kann. Lothrecht auf dieser Scheibe und in deren Centrum ist ein Zapfen angebracht, an dessen Oberfläche ein Halbkreisbogen befestigt ist. Diesem Halbkreisbogen kann man eine solche Richtung geben, dass er mit der Horizontal-Ebene einen Winkel bildet, welcher der Breite des Schiffsortes entspricht. Parallel mit dem Durchmesser des Breitencirkels ist eine andere bewegliche Achse angebracht, an welcher ein Cirkel befestigt ist. Es ist dies der Deklinationscirkel, welcher in 4 Theile zu je 90° eingetheilt ist. Auf diesem Cirkel ist ein Diopter-Lineal angebracht, welches nach der Gradenzahl eingestellt werden muss, welche die Deklination des beobachteten Himmelskörpers zeigt. Man dreht nun die Horizontalscheibe und schiebt zugleich den Deklinationscirkel, bis der Diopter auf das Gestirn zeigt und in demselben Augenblicke giebt ein in dem Kessel angebrachtes Zeichen den Kurs an, den das Schiff anliegt. Dieses nautische Instrument soll die unbegrenzte Anerkennung der grössten nautischen Autoritäten gefunden haben und schwedische, sowie französische, englische und belgische Marine-Officiere und Fachleute haben demselben das höchste Lob ertheilt. In unseren Tagen, wo es auf den Stahl- und Eisen-Schiffen von so grosser Wichtigkeit ist, stets die Deviation des Compasses zu kennen, wird das neue Instrument des Kapitän Glerup jedenfalls von grossem Nutzen sein, da es an Leichtigkeit der Handhabung auf See ohne Zweifel alle anderen Instrumente dieser Art übertrifft. Kapitän Glerup ist übrigens als ein intelligenter und tüchtiger Schiffsführer bekannt, welcher sein Schiff in vorzüglicher Weise führt. Es ist daher auch nicht anzunehmen, dass seine Erfindung nicht in jeder Beziehung auf Wahrheit beruht. Das neue Instrument wird von dem königlichen Instrumentenmacher P. M. Sörensen in Stockholm angefertigt. Kapitän Glerup zeigt und erklärt sein Instrument einem Jedem, der sich dafür interessirt. Ferner hat Kapitän Glerup noch ein weiteres Instrument erfunden, welches das Abgieren des Schiffes von dem angegebenen Kurse fortlaufend automatisch registriert. Die Sache wird vermittelt eines Uhrwerkes und eines photographisch präparirten Papierstreifens gemacht, auf welchen, während er abgerollt wird, ein feiner Lichtstrahl fällt und die Abweichungen des Schiffes von dem Kurse aufzeichnet. Der Kapitän kann also zu jeder Zeit feststellen, ob sein Schiff gut gesteuert ist oder nicht. Auch dieses Instrument, welches freilich anscheinend nur bei Sonnenschein fungirt, dürfte sich als sehr brauchbar zeigen, namentlich um festzustellen, wer an Bord gut und schlecht steuert.

Der russische Viceadmiral Makarow hatte jüngst in der geographischen Gesellschaft zu St. Petersburg die Aufmerksamkeit auf die Möglichkeit der Verwendung von Eisbrechern in der Polarforschung gelenkt. Er erklärte, dass man mit zwei grossen Eisbrechern, jeder von 10 000 Pferdekraften, zwei wichtige Aufgaben ausführen könne. Im Winter könnte damit der Hafen von St. Petersburg für die Schifffahrt offen gehalten werden, und im Sommer liesse sich eine Verbindung zwischen dem Atlantischen Ocean und den sibirischen Strömen herstellen, sowie Forschungen im Eismeer ausführen, denn Eisbrecher wie die genannten könnten mit Leichtigkeit 12 Fuss dickes Eis durchbrechen. Dass ein Eisbrecher aber in Wirklichkeit noch ganz andere Eismassen, als solche von 12 Fuss Stärke überwinden kann, hat die im vorigen Monat ausgeführte Probefahrt des für russische Rechnung erbauten Eisbrechers „Nadeschny“, von der Makarow zur Zeit seines Vortrags ersichtlich noch keine Kenntniss gehabt hat, bewiesen. Dieser Rieseneisbrecher ist für den Hafen von Wladiwostok, die russische Kriegsstation am japanischen Meer, bestimmt und hat eine Länge von 180 Fuss bei 43 Fuss Breite. Vorn geht er etwa 13 und achtern 18 Fuss tief. Seine Maschinen ergaben bei der Probefahrt 3600 indicirte Pferdekraften. Um seine Leistungsfähigkeit zu zeigen, begab er sich mit einer russischen Commission von

Sachverständigen an Bord Ende Februar von Kopenhagen aus durch die Ostsee zum Finnischen Meerbusen, dessen schwierige Eisverhältnisse genügend bekannt sind. Diesen Winter machte z. B. das russische Kanonenboot „Rurik“, das lange Zeit hindurch draussen im Finnischen Busen im Eise festlag, von sich reden. Zu der Zeit, als der „Nadeschny“ seine interessante Probefahrt machte, war der finländische Eisbrecher „Murtaja“, der den „Rurik“ suchte, selbst im Eise stecken geblieben, ihn umgaben 16 Fuss dicke Eismassen. Der „Nadeschny“ brach sich aber mit einem einzigen Anlauf durch sie hindurch. Später leistete er sich jedoch noch eine grössere Kraftprobe, indem er sich unter Anwendung höchsten Dampfdruckes durch Eisbarren von 22 Fuss Stärke hindurcharbeitete. Das Fahrzeug, mit dem die russische Commission äusserst zufrieden war und das heute den stärksten Eisbrecher der Welt darstellt, hat inzwischen seine Reise nach Wladiwostok angetreten. Es kann hiernach nicht zweifelhaft sein, dass sich ein Eisbrecher sowohl zum Verkehr mit Sibirien durch das nördliche Eismeer wie auch zu Forschungszwecken vorthellhaft verwerthen lässt. In ihrer ganzen Ausdehnung hat zwar die von Nordenskiöld auf seiner berühmten Vegafahrt nachgewiesene Nordostpassage noch nicht practische Bedeutung gewonnen, doch finden seit mehreren Jahren Handelsexpeditionen von England zum Jenissei statt, deren eifriger Vorkämpfer der englische Kapitän Wiggins ist.

Die Anzahl der den Suez-Kanal passirenden Schiffe hat sich in den letzten drei Jahren wieder vermehrt. An dieser Mehrbetheiligung der Schiffe, haben alle grösseren maritimen Staaten, mit Ausnahme Englands, entsprechend der Grösse ihrer Handelsflotte Antheile. Die Gesamtanzahl der Schiffe, welche diese Verkehrsstrasse benutzt haben war im Jahre 1896, 3499; 1895, 3434; 1894, 3352. Diese Schiffe enthielten einen Gesamtbruttoreaumgehalt von: 1896 12 039 858 Tons; 1895 11 833 637 Tons; 1894 11 283 854 Tons und ein Gesamtnettoreaumgehalt von: 1896 8 560 283 Tons; 1895 8 448 383 Tons; 1894 8 039 175 Tons. Dieser Raumgehalt in Procentsätzen auf die verschiedenen Nationen angewandt, giebt folgende Zahlen. Britische Schiffe: 1896 mit 63.4%, 1895 mit 67.5%, 1894 mit 71.2%; Deutsche Schiffe: 1896 mit 9.4%, 1895 mit 9.0%, 1894 mit 7.8%; Französische Schiffe 1896 mit 5.8%, 1895 mit 8.0%, 1894 mit 6.2%; Italienische Schiffe: 1896 mit 4.6%, 1895 mit 3.2%; 1894 mit 1.5%; Spanische Schiffe 1896 mit 2.1%, 1895 mit 1.6%; 1894 mit 1.0%.

Von dem Admiralitätsgericht in London wurde der Hilfslohn für das Einschleppen des deutschen Petroleumtandampfers „Diamant“ festgesetzt. Der „Diamant“ verlor auf der Reise von Geestemünde nach Newyork in Ballast am 2. Februar im Atlantischen Ocean die Schraube. Bis zum 10. Februar wurde äusserst schweres Wetter angetroffen, an welchem Tage der von London nach Boston bestimmte Wilson Line Dampfer „Galileo“ herankam und den „Diamant“ ins Schlepptau nahm, um ihn nach Halifax oder Boston einzubringen. Am 18. Februar kamen die Schiffe in der Nähe von Sable Island in Folge Brechens der Dugsirtrossen auseinander. Am 21. Februar nahm dann der von Boston nach London bestimmte Johnston Line Dampfer „British Empire“ den „Diamant“ ins Schlepptau und brachte ihn drei Tage später glücklich in Halifax ein. Der Gesamtwert der geborgenen Eigenthums betrug 25 000 £. Das Gericht sprach dem „Galileo“ für die geleisteten Dienste 1050 £ und dem „British Empire“ 2250 £ zu. Die Eigenthümer der „British Empire“ erhalten 1700 £, der Rest wird unter die Besatzung vertheilt.

**Hamburgs Seeschiffahrt im Jahre 1897.** Die schon im März bemerkbare Besserung hat im April angehalten und zu einem endgültigen Vorsprung gegen das Vorjahr geführt. Es betrug die Zahl der angekommenen Seeschiffe in den Monaten

Januar bis April 1897 3172 mit 2 011 319 Reg.-Tons Netto gegen 3087 mit 2 009 968 Tons im Jahre 1896. Es befanden sich darunter 2276 Dampfer mit 1 789 152 Tons (1896: 2316 mit 1 753 845 Tons) und 896 Segelschiffe mit 222 167 Tons (1896: 777 mit 256 123 Tons). — Die Zahl der abgegangenen Seeschiffe war 3178 mit 2 078 188 Tons (1896: 3025 mit 1 962 097 Tons), darunter waren 2325 Dampfer mit 1 859 424 Tons (1896: 2307 mit 1 727 847 Tons) und 853 Segler mit 218 764 Tons (1896: 718 mit 234 250 Tons). — Es ist recht erfreulich, constatiren zu können, dass die Nachwehen des grossen Ausstandes mehr und mehr verschwinden und unser Schiffsverkehr wieder das altgewohnte Tempo rüstigen Fortschritts eingeschlagen hat.

Der von dem Norddeutschen Lloyd bei der Werft v. G. Seebeck A.-G. in Geestemünde in Auftrag gegebene Doppelschraubendampfer „Seeadler“ hat seine Probefahrt zur allseitigen Zufriedenheit abgehalten. Das Schiff, welches insbesondere für die Passagierschiffahrt zwischen Bremerhaven und Helgoland bestimmt ist, kann aber auch als starker Seeschlepper Verwendung finden soll, ist nach der höchsten Klasse des Germ. Lloyd ganz aus Stahl gebaut. Seine Dimensionen sind: Länge 164 Fuss, Breite 26 Fuss 3 Zoll, der Tiefgang beträgt 10 Fuss.

**Neue Dampfer-Linie.** In Kopenhagen wird von Kaufleuten und Banquiers beabsichtigt eine Dampfschiffslinie zwischen Dänemark und dem fernen Osten ins Leben zu rufen. Es sollen vorläufig nur 3 Schiffe beschäftigt werden, die in gewissen Zwischenräumen von Kopenhagen ausgehen werden und von dort zuerst einen englischen Hafen und einen des Mitteländischen Meeres anlaufen, von Letzterem soll nach einander in Port Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hong Kong und vielleicht noch Bangkok, Ladung gelöscht oder eingenommen werden. Wieder ein neuer Konkurrent im fernem Osten.

In Dresden unternahm die Firma Edgar Schmidt, in Abwesenheit höherer Polizeibeamter und Fachleute einen praktischen Versuch mit einem von ihr in den Handel gebrachten Rettungsring, welcher die Eigenschaft hat, im Dunkeln zu leuchten. Das Ergebniss des Versuches war ein allseitig zufriedenstellendes, da die Leuchtkraft sehr intensiv wirkte.

Deutschlands Handel mit Japan repräsentirt im vergangenen Jahre den Betrag von 20 156 090 Yen, was eine Zunahme von beinahe 5 Mill. Yen ergibt. Davon entfielen 2 952 236 Yen auf den deutschen Import nach Japan, womit Deutschland in die 4. Stelle der Importirenden aufgerückt ist. Was die Verschiffung der Handelsgüter nach und von Japan anlangt, so wird dieselbe bis fast zur Hälfte — 160 Millionen Yen — des Werthes unter englischer Flagge bewirkt, an zweiter Stelle folgt die deutsche Flagge mit über 38 Mill., dann erst die japanische mit 33 Mill., Frankreich mit 26, Amerika mit über 12 und Norwegen mit fast 8 Millionen.

**Seewasser für Wasserrohrkessel.** Die bekannte englische Firma Yarrow & Co. in Poplar hat unlängst Versuche angestellt, deren Ausgang für alle Marinokreise von Interesse ist, indem sie einen von ihr erbauten Wasserrohrkessel ausschliesslich mit Seewasser speiste, um festzustellen, welche Wirkung das auf ihn ausüben würde. Derselbe gehörte der „Express“ genannten kleinrohrigen Art an, die nur 28 mm weite Rohre besitzt, während die Rohre der jetzt in der englischen Marine bei Schlachtschiffen und grösseren Kreuzer üblichen Kessel einen Durchmesser von 114 bis 127 mm besitzen. Die Expresskessel sind viel leichter als die anderen und ihre Einführung würde gewiss ausser anderen Vortheilen die Erzielung einer bedeutend höheren Geschwindigkeit zur Folge haben. Bisher



hat man stets geglaubt, dass ihre engen Rohre sich verstopfen müssten, wenn versehentlich Salzwasser in sie gelangt, und um diese Ansicht zu widerlegen, fand eben der Versuch statt. Das zu demselben benutzte Torpedoboot besass einen Kessel mit Rohren von 25 mm Durchmesser, der fortwährend abgelesen wurde, so dass das in ihm befindliche Wasser schliesslich einen dreimal so hohen Salzgehalt besass als das Seewasser. Das Boot fuhr fünf Tage lang täglich acht bis zehn Stunden vor der Themsemündung und die Speisung verursachte bei einer Fahrt von 1/4 der grössten Geschwindigkeit keinerlei Schwierigkeit. Nach jedem Versuche wurde der Kessel nachgesehen und stets in ausgezeichneter Verfassung befunden. Natürlich darf daraus nicht gefolgert werden, dass es statthaft ist, in Zukunft Express- oder andere Kessel stets mit Seewasser zu speisen; der Versuch beweist nur, dass Kessel der erstgenannten Art keine Nachteile erleiden, wenn es im Nothfalle einmal, selbst für längere Zeit, geschieht.

Wie wir soeben aus zuverlässiger Quelle erfahren wird das internationale maritime Komitee am Montag, den 7. Juni in Brüssel zusammentreten.

Diese erste Konferenz wird von weittragender Bedeutung sein. In erster Linie soll die Organisation des Komitees endgültig geregelt werden, ferner soll über die Gründung nationaler Associationen für solche Länder berathen werden, in denen keine derartigen Vereinigungen existiren und schliesslich beabsichtigt man im Programm die Thätigkeit zu enthalten, welche die Associationen zur Erreichung ihrer Ziele, eines einheitlichen internationalen Seerechts führen soll.

Die Organisation des Komitees ist, wie man wohl weiss, bisher nur in ihren Grundzügen festgelegt worden und es handelt sich nunmehr darum die Organisation in ihren Einzelheiten auszubauen und namentlich die Art und Weise der Korrespondenz zwischen den Mitgliedern in den verschiedenen Ländern zu regeln, ferner die Anzahl der Delegirten jeder nationalen Association festzustellen, ebenso den Modus ihrer Ernennung. Ausserdem soll die Zusammenstellung des Bureaus, der definitive Sitz des Generalsekretariats, das Datum der Versammlungen des Komitees festgestellt und nähere Bestimmungen über die Publikation des Bulletins getroffen werden.

Das von dem Komitee festzusetzende Programm wird eine Reihe juristischer Fragen enthalten, deren Lösung von der weittragenden Bedeutung sein dürfte. So z. B. in Betreff der Kollisionen, die Frage des gegenseitigen Verschuldens, die Fälle in denen die Schuld nicht festgestellt werden kann, ferner in Bezug auf das dingliche Recht die Frage des Eigentums der Schiffe, dann der Hypotheken und Privilegien, mit denen sie belastet werden können. Zur Erörterung wird ferner kommen, ob ein Versuch sich als durchführbar erweisen würde, alle Gesetzgebungen derart gleichzugestalten, dass sie dieselben Vorschriften für das Eigentumsrecht der Schiffe, Hypotheken und maritime Privilegien enthalten. Falls dies nicht durchführbar, soll zur Erörterung gestellt werden, ob nicht in jedem Lande das Recht der Flagge des Schiffes alle an das Schiff sich knüpfenden dinglichen Rechte regeln solle. Schliesslich muss man in Bezug auf den Schadenersatz, welcher bei etwa eintretenden Collisionen bezahlt werden soll, wissen, ob man sich für das englische System, oder das in Frankreich und Belgien vorwähliche oder aber das in Deutschland maassgebende, entschliessen soll.

Die hervorragendsten Persönlichkeiten der maritimen Welt, zu welcher Letzteren Deutschland, England, Frankreich, Holland und Belgien gehören, haben ihre Mitwirkung versprochen und ihr Erscheinen zu dem festgesetzten Tage angekündigt.

Alles lässt also hoffen, dass der bevorstehende Kongress von grosser Bedeutung für das Zustandekommen eines einheitlichen Seerechts sein wird.

## Kleine Mittheilungen.

Laut Mittheilungen der Kieler Firma Sartori & Berger haben vom 16. bis 30. April 1897 im ganzen 249 Segler und 159 Dampfer den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach beiden Richtungen passiert. Nach den verschiedenen Nationen angegeben betheilte sich Deutschland mit 344, Skandinavien mit 40, Holland und Belgien mit 18, England mit 4 und Finnland mit 2 Schiffen bei der Durchfahrt.

Als seinen Vertreter bei der 50jährigen Jubiläumsfeier der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt A.-G. in Hamburg, die am 27. Mai stattfindet, hat der Kaiser den Prinzen Heinrich designirt, der an der Feier theilnehmen wird.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 5. Mai. Zur Aufnahme als Mitglied wurde ein Kapitän vorgeschlagen. Dem Verein ist von der Shipmaster Society aus London eine Broschüre zugegangen, in der über die Einrichtung des englischen Apprentice-Wesens gesprochen wird; ein Vereinsmitglied erbietet sich, von dem Inhalt des Buches Kenntniss zu nehmen und in nächster Sitzung darüber vorzutragen. Darauf wird zur Tagesordnung „Bericht der Commissionsmitglieder über die Besprechung der neuen Seemannsordnung“ übergegangen. Auf den Vorschlag des Vorsitzenden werden an der Hand der Beschlüsse des Vereins „Weser“ über diesen Gegenstand, welche dem Verein vorliegen, die vorgeschlagenen Aenderungen der Commissionsmitglieder einer Besprechung unterzogen. § 1 bleibt unverändert. Im § 2 hat der Bremer Verein statt des Wortes Schiffer, den Ausdruck Schiffskapitän in Vorschlag gebracht und diese Aenderung mit dem allgemein angewandten und internationalen Gebrauch, den Führer eines Schiffes mit diesem Titel anzureden, begründet, während die technische Commission das Fremdwort „Kapitän“ vermeiden wollte. Der Verein schliesst sich den Aenderungsvorschlägen des Vereins „Weser“ an. Der § 2 würde demnach, den Aenderungsvorschlägen gemäss, folgende Fassung haben: Die Besatzung eines Schiffes besteht aus a) dem Schiffskapitän (Schiffer), b) den Schiffsoffizieren und c) der Schiffsmannschaft. §§ 3 und 4 unverändert.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der letzten Versammlung, welche sehr zahlreich besucht war, wurden zunächst zwei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen vor: die Schreiben von zwei Mitgliedern aus Canton und Leith; solche von zwei Herren aus München und Breslau; der Bericht über die letzte, sehr zahlreich besuchte Versammlung des Vereins der Seesteuerleute an der Weser; ein zweites Rundschreiben vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins, Herrn Geheimrath Sartori-Kiel, in welchem um umgehende Zusendung von Wünschen und Aeusserungen betr. die Vorschläge und Beschlüsse der Technischen Kommission für Seeschiffahrt zur Revision der Seemannsordnung und Regelung der Stellenvermittlung für Schiffsfleute, gebeten wird; die Austrittserklärungen von zwei Herren. Nachdem der Vorsitzende einen kurzen Bericht über den Kassenbestand am Ende dieses Monats erstattet

hatte, wurde zur Tages-Ordnung: „Regelung der Stellenvermittlung für Schiffsleute“ übergegangen. Zu diesem Punkte lag das vom Reichsamt des Innern zur Verfügung gestellte Material vor; die Versammlung bedauerte lebhaft, dass von der Technischen Kommission für Seeschiffahrt nicht ein Weg gefunden sei, der die Stellenvermittlung durch Heuerbaase ganz und gar abschaffe, dass die Kommission nicht die Errichtung von Heuerbureaus abseits der Rhedereien nach dem Muster der Hamburg-Amerika Linie ausschliesslich ins Auge gefasst habe als eine wesentliche Besserung in der Stellenvermittlung für Seeleute. Es wurde zwar allgemein anerkannt, dass der vorliegende Entwurf gesetzlicher Bestimmungen ziemlich scharf in Bezug auf Uebervortheilungen der Seeleute durch Heuerbaase abgefasst sei, gleichzeitig jedoch die Befürchtung ausgesprochen, dass auch dieser Entwurf werde umgangen werden können. Es wurden daher einige Abänderungsvorschläge beschlossen, vor Allem aber eine Resolution gefasst, in welcher der Wunsch der Errichtung von Heuerbureaux abseits der Rhedereien als einer gründlichen Abhülfe für die jetzt bestehenden Zustände zum Ausdruck gebracht wird. Nachdem dann noch auf die gemüthliche Zusammenkunft vom 2. Mai hingewiesen, sowie einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 6. Mai 1897.

Wir sind auch dieses Mal leider noch nicht in der Lage, einen Aufschwung der Frachten verzeichnen zu können, und beziehen uns im Allgemeinen auf die letzten Berichte.

Nachstehend einige Abschlüsse der Vorwoche:

„Nanny“ Cardiff/Santos 18/6, Kohlen.  
 „Juverneill“ Hull/San Francisco 15/6, Kohlen f. c.  
 „Mc Laurin“ Newyork/Shanghai 22½, per Kiste Petroleum.  
 „Glenbreck“ Salpeterplatz/Europa 16/—  $\frac{1}{4}$  direkt.  
 „Antofagasta“ London/Port Natal 24/— pr. T. d. w.  
 „County of Pembroke“ Liverpool/Adelaide 20/— pr. T. d. w.  
 „Glenesk“ Salpeterplatz/Europa 16/—  $\frac{1}{4}$  direkt.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 23. April 1897.

Die in unserem Frachtenmarkt weichende Tendenz in Bezug auf Getreidetonnage halt an und die letzte Steigerung für Weizen, an welcher sich auch minderwerthige Getreidearten bis zu einem gewissen Grade beteiligten, auf die aber in Europa wenig Rücksicht genommen ist, hat die Situation leider nicht gebessert. Es besteht noch einige ungedeckte Räumtenachfrage, für April-Clarirung, sodass möglicherweise für Cork für ordres mehr als 3s bezahlt würde, jedoch kennzeichnen diese ev. Abschlüsse den Markt nicht, die Mai-Boote sind zu

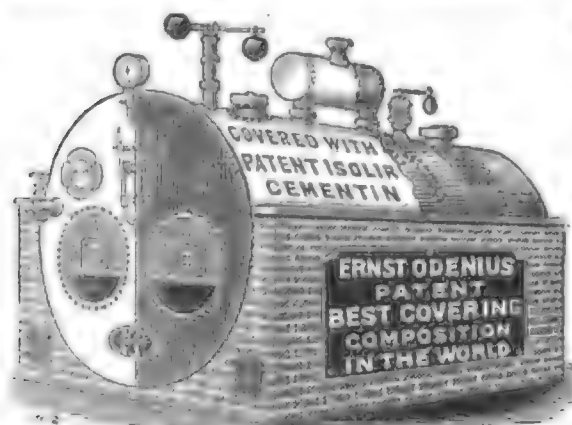
2s und 9d reichlich angeboten. Grössere Schiffe nach ausgesuchten Häfen, mit Wahl von Stückgut, können nicht über 2s 6d notirt werden, mit der Tendenz einer um einem Scharten niedrigeren Rate, in Folge der Konkurrenz, der für reguläre Dampfer bezahlten Frachten. Von den englischen Provinzen fand für Dielen ein gutes Chartergeschäft statt, jedoch sind die Raten von dort augenblicklich etwas flauer. Timberfrachten vom Golf sind anhaltend fest und zeigen zuweilen eine leichte Steigerung. In Bezug auf die Segelschiffsräume ist keine wichtige Aenderung zu berichten. Der Markt blieb ruhig und die gemachten Charter wurden ungefähr zu früheren Raten gedeckt. Die Abschlüsse in Petroleumräumen waren gering, da die Rheder von passenden Schiffen für den fernen Osten sich zurückhalten scheinen während nach Europa nur eine beschränkte Nachfrage herrscht. Für Timbertonnage von nach Europa macht sich ein guter Bedarf bemerkbar, jedoch wurden in Folge des mangelnden Angebots nur wenige Charter in dieser Fahrt zum Abschluss gebracht; aus demselben Grunde wurde das Geschäft aus Süd-Amerika beeinträchtigt. Raten für „naval stores“ sind unverändert, während die Nachfrage nach Stückgutladungen zu den Colonien sehr unbedeutend ist und sich auf entfernt weilende Schiffe bezieht, da die Verschliffe für die nächsten beiden Monate anscheinend gut versehen sind.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Massegut.
Liverpool, Dpfr.	2½ d.	12/6	10	10a12 6
London, Dpfr.	3d.	17/6	11/3	12/6
Glasgow, Dpfr.	2½ d.	17/6	8/	15a17 6
Bristol	2½ d.	20/	12/6	17/6
Hull	2½ d.	17/6	12/6	15a17 6
Leith	2½ d.	20/	12/6	17/6
Newcastle	2½ d.	20	15/	15a17 6
Hamburg	50 s	90 s	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	5c.	20 cts.	14 cts.	12a16.
Amsterdam	5c.	20 cts.	14 cts.	12a16.
Copenhagen	2/3	22/6	20/	25
Bordeaux	2/6	35 cents.	30c.	5 s
Antwerpen	2½ d.	17/6	12/6	17a20
Bremen	45 s May	22c.	18 c.	12c.
Marseille	2/6.	17/6	17/6	20a22 6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 18c. — Hamburg 5-3d.  
 — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-3d.  
 — Antwerpen 1½ d. — Bremen 27½ c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dpfr.	2/9	2/9	2-6	2-9
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/2 9	....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segl.	17½ c.	19c.	16½ c.	20c.



## Mantels & Co. HAMBURG.

Niederlage und Vertretung von  
**Ernst Odenius'**  
 Patent-

## Isolirungs-Cementin

Bestes Bekleidungsmittel  
 für Wärmeleitungen.

Grosse Vortheile vor sämtlichen anderen  
 bekannten Isolirungsmitteln bei  
 unerreichter Haltbarkeit.

Feinste Referenzen.

Lieferanten für die Marine, grösseren Rhedereien und Schiffswerften.

## H. MAIHAK

CROSBY-WAAREN-HAUS  
 HAMBURG, Rödingsmarkt 33.

## Indikatoren

und  
 alle Hilfsapparate.

Crosby-Dreiklang-Dampfpfeifen.  
 Crosby's Eintönige Dampfpfeifen.  
 Crosby-Lubrikatoren.  
 Crosby-Feder-Sicherheitsventile.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantw. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

No. 20.

Hamburg, den 15. Mai

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Kai-Abgaben in Frankreich. — Naphtha und Dampf im Kaspischen Meer. — Beschlüsse. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Im Reichsgesetzblatt für Oesterreich vom 22. ist die neue vom Handelsministerium erlassene Verordnung zur Verhütung von Zusammenstößen abgedruckt. Von redaktionellen Abweichungen und den im Laufe der Zeit vorgenommenen, uns wiederholt besprochenen Aenderungen der Signale abgesehen, deckt sich die Verordnung im Ganzen mit dem früher vom deutschen Reichsamte des Innern veröffentlichten Entwurf. Die der Lichterführung auf Fischdampfern ist vornehmlich wohl so lange, bis eine Verständigung darüber mit Grossbritannien erzielt — durch besondere, in der allgemeinen Verordnung enthaltene Bestimmungen geregelt. Der vielbesprochene § 26, der sogar im deutschen Reichstag, wo man marine Fragen gegenüber sonst reichlich indifferent war, die Gemüther erhitzt hat, ist in der österreichischen Verordnung in seiner alten Fassung geblieben und wird denn voraussichtlich bei uns vorläufig acceptirt werden müssen, wie es ist. Bis man sich über diesen Punkt mit den Engländern auseinandergesetzt, werden also Fischdampfer ausweichen müssen, sowohl vor Dampfern, wie auch vor Dampfern, im letzteren Falle nur dann, wenn die Voraussetzungen der Artikel 18 und 19 zutreffen. Auf den Inhalt der Verordnung soll hier, nach all den ausführlichen Erörterungen, die im Laufe der Jahre stattgefunden haben, nicht wieder eingegangen werden. Was

die Fassung der österreichischen Verordnung anbelangt, so ist diese bei Weitem nicht so klar und durchsichtig, wie die s. Z. vom deutschen Reichsamte des Innern veröffentlichte. Ein Vergleich zweier auf Geradewohl herausgezogener Stellen mag als Beweis dienen:

Fassung des Entwurfes des R.-A. d. I.:

Art. 2. . . . Dasselbe (das Toplicht) muss so eingerichtet und angebracht sein, dass es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zwanzig Kompassstrichen wirft, und zwar zehn Strich nach jeder Seite von recht voraus bis zu zwei Strich hinter die Richtung querab auf jeder Seite. Es muss von solcher Stärke sein, dass es auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist.

Fassung der österreichischen Verordnung:

Dieses Licht muss derart eingerichtet und angebracht sein, dass es ein ununterbrochenes Licht über einen Bogen des Horizontes von zwanzig Kompassstrichen, und zwar von gerade vorne zehn Strich nach jeder Seite des Schiffes, das ist zwei Striche über die Dwersrichtung nach achter an jeder Seite, wirft, und muss eine solche Lichtstärke haben, dass es auf eine Entfernung von mindestens fünf Seemeilen sichtbar ist.

Der Ausdruck „Schiff“, den der Entwurf in Deutschland aus bekannten Gründen sorgfältig vermieden hat, ist in der österreichischen Verordnung



eingeführt, daneben kommt „Fahrzeug“ (bei Lootsen und Fischern etc.) vor, sodass man im Zweifel sein wird, ob Das, was für Schiffe vorgeschrieben ist, auch für Fahrzeuge gültig sein soll.

Die vorläufigen, von der österreichischen Regierung festgesetzten Vorschriften betr. „Lichterführung der Fischerfahrzeuge“ dürften noch nicht bekannt sein, wir drucken sie daher nachstehend ab:

Fischerfahrzeuge unter Riemen oder Segel in Fahrt und ohne Netze oder Leinen im Wasser müssen von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang eine Laterne mit einem grünen Glase an der einen und einem rothen Glase an der anderen Seite zum sofortigen Gebrauche bereit halten, welche bei Annäherung von oder zu anderen Schiffen rechtzeitig zur Vermeidung eines Zusammenstosses so zu zeigen ist, dass das grüne Licht nicht von der Backbord- und das rothe Licht nicht von der Steuerbordseite her gesehen werde. Ein solches Fahrzeug muss, wenn es von einem Schiffe überholt wird, von seinem Heck ein weisses Licht oder Flackerfeuer zeigen.

Zum Fischfange verwendete Ruderboote unter Riemen oder Segel müssen in Fahrt und ohne Netze oder Leinen im Wasser von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein weisses Licht zum sofortigen Gebrauche bereit halten, welches zeitweilig und rechtzeitig auszusetzen ist, um Zusammenstösse zu verhüten.

Fischerfahrzeuge unter Riemen oder Segel und zum Fischfange verwendete Ruderboote unter Riemen oder Segel müssen, sowohl wenn sie mit ausgelegten Netzen oder Leinen in Fahrt sind, als auch, wenn sie an denselben fest liegen, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles weisses Licht führen, welches von jedem, eine Seemeile in der Runde entfernten Punkte gesehen werden kann. Es ist denselben ausserdem, wenn sie es für zweckdienlich erachten, gestattet, zeitweise Flackerfeuer zu zeigen.

Alle zum Fischfange verwendeten Fahrzeuge und Boote müssen vor Anker von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang ein helles weisses Licht führen, welches von jedem, eine Seemeile in der Runde entfernten Punkte gesehen werden kann.

Der Stettiner „Vulcan“ ist in diesem Jahre wieder in der Lage, eine Dividende von 6% an seine Aktionäre zu vertheilen, und zwar bei guten Abschreibungen. Ueber den Betrieb der Fabrik ist im Speciellen zu berichten, dass im verflossenen Jahre an grösseren Objecten fertiggestellt bzw. inzwischen abgeliefert worden sind: Im Schiffbau: Die Doppelschraubenfracht- und Passagierdampfer

„Friedrich der Grosse“ und „Königin Luise“. Im Allgemeinen Maschinenbau: Ausser den Maschinen und Kesseln für die abgelieferten und noch im Bau befindlichen Schiffe und Locomotiven: Der Umbau der Maschinen- und Kesselanlagen des Schnelldampfers „Trave“ für den Norddeutschen Lloyd in Bremen, 1 stationäre Dampfmaschine, 12 Schiffskessel, 9 diverse stationäre Dampf- und Locomotivkessel. Im Locomotivbau wurden 58 Stück grössere und kleinere Locomotiven an die Besteller abgeliefert. In Arbeit befindlich sind noch geblieben bzw. neu hinzugekommen: Die Kreuzer 2. Classe „Hertha“ und „N“ für die kaiserlich deutsche Marine, der Doppelschraubenschnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“, sowie der Umbau des Schnelldampfers „Saale“ für den Norddeutschen Lloyd in Bremen, drei geschützte Kreuzer für die kaiserlich chinesische Regierung, der Umbau des Panzerschiffes „24 de Maio“ für die brasilianische Regierung, 107 grössere und kleinere Locomotiven und 6 Schiffskessel. Zur Ablieferung an die Besteller gelangten während des Jahres 1896 Erzeugnisse im Gesamtwerthe von 9 138 886 Mk. Die höchste Arbeiterzahl während des Jahres 1896 betrug 5552, die niedrigste 3521 an Löhnen wurden insgesamt 4 444 515,80 Mk. gezahlt.

Wiederum können wir von dem Jubiläum eines hiesigen hochangesehenen Schifffahrtzunehmens Kunde geben. Es finden in diesem Jahre wie im vorigen mehrere dieser erfreulichen Ereignisse und Gedenktage statt, weil im Anfange des siebziger Jahre, nach der Errichtung des Deutschen Reiches, die Unternehmungslust sich mächtig regte und auch der Begründung neuer Dampferlinien sich zuwendete. Diesem Umstande haben wir einige unserer blühendsten hamburgischen Schifffahrtsgesellschaften zu verdanken. — Die Dampfschifffahrtsgesellschaft „Kosmos“ hat am 10. Mai den Tag ihres 25jährigen Bestehens gefeiert. Bei der Gründung der Gesellschaft handelte es sich im Wesentlichen darum, eine regelmässige Dampferverbindung zwischen dem Continent von Europa zunächst Hamburg, und den Häfen der Westküste Südamerikas einzurichten. Als erstes Schiff wurde am 4. October 1872 der Dampfer „Karnak“ 129 Brutto-Reg.-Tons gross, von hier via Havre expedirt. Die weiteren Expeditionen erfolgten zunächst monatlich, dann vierwöchentlich, später dreiwöchentlich und nunmehr werden sie seit einer Reihe von Jahren regelmässig alle 14 Tage ausgeführt. Bereits im Jahre 1881 entschloss sich die Gesellschaft, die Fahrten nach den Häfen Central-Amerikas aufzunehmen; Pionier der ersten regelmässigen Dampferverbindung zwischen der alten Welt und jenen entfernten Küsten wurde im Herbst des genannten Jahres der Dampf-

Satrah<sup>2</sup> entsandt. Erst nachdem mit der gebotenen Vorsicht die nöthigen Erfahrungen gesammelt waren, sind die Reisen regelmässiger geworden und finden nunmehr allmonatlich statt. Bei dem Beginn ihrer Thätigkeit besass die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ 6 Schiffe mit insgesamt 8531 Brutto-Register-Tons, jedoch reichte zum Erwerb dieser Schiffe das damals eingezahlte Aktienkapital nicht aus, und in der ersten Jahresabrechnung per 31. December 1873 finden sich zusser dem Aktienkapital von 3 750 000 M. noch 460 000 M. als Restforderung auf den Dampfer „Hörsing“. Dem gegenüber wird die Gesellschaft im Laufe dieses Jahres bei einem Aktienkapital von 8 500 000 M. und ohne erwähnenswerthe Verpflichtungen eine Flotte von 21 Dampfern mit einem Total von 67 000 Brutto-Register-Tons besitzen; also für nicht den doppelten Betrag nahezu das achtfache an Ladefähigkeit zu ihrer Verfügung haben. Während in den ersten Jahren monatlich ein Schiff von durchschnittlich 1400 Brutto-Register-Tons nach der Westküste Amerikas abgefertigt wurde, werden jetzt von der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ und der mit ihr im Poolvertrag stehenden Pacific-Dampfschifflinie alle acht Tage Schiffe nach Peru und Chile und alle 14 Tage bis Wochen nach Central-Amerika entsandt, deren Gesamttonnage im Monat wohl das Zehnfache der Ziffer erreicht. Nach dem Frachtverkehr ist in erster Reihe die Passagierbeförderung, die die Aufmerksamkeit der Gesellschaft in Anspruch nimmt. Die Passagiere werden neben dem Bewusstsein, auf das Beste behütet und gepflegt zu werden, noch den beruhigenden Gedanken mit auf die Reise nehmen können, dass die „Kosmos“-Gesellschaft, namentlich auch sie von Katastrophen nicht verheert geblieben ist, doch, so lange sie besteht, dank den allgemeinen Anordnungen, der Ausrüstung und der Disciplin an Bord — nie ein Menschenleben durch Schiffsunfall verloren hat. — So ist es der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ während der ersten 25 Jahre ihres Bestehens gelungen, ihre Flotte stetig zu vermehren und zu vervollkommen, ihren Geschäftsbetrieb immer mehr auszuweiten und dabei den Betheiligten reichlichen Gewinn zu bringen. Durch die Grösse und Zweckmässigkeit des von ihr geschaffenen Unternehmens hat sie zur Entwicklung von Industrie und Handel nicht nur unserer Vaterstadt, sondern des ganzen Vaterlandes beigetragen und somit die ihr gewordene Mission in jeder Weise erfüllt. Wenn ferner es erlaubt ist, einen Vergleich zu ziehen zwischen der Grundlage, auf der das Unternehmen vor 25 Jahren ins Leben trat, und derjenigen, auf der es das zweite Vierteljahrhundert beginnt, dann darf wohl am Jubiläumstage der Wunsch mit der Uebersicht vereinigen, dass die Gesellschaft weiter

blühen und gedeihen und auch künftig allen Betheiligten reiche Früchte bringen wird!

Dem letzten der zahlreichen Entwürfe des neuen einheitlichen Auswanderergesetzes ist es endlich geglückt, die Zustimmung des Reichstages in voriger Woche zu gewinnen, nachdem seit mehr als zwanzig Jahren hervorragende Männer Deutschlands an der Ausarbeitung dieses Gesetzes thätig gewesen waren. Wollte man aber behaupten, dass das Sprichwort „Was lange währt, wird endlich gut“ auch auf die neue einschneidende Gesetzgebung Bezug habe, so ist man jedenfalls, was die Meinung der mit der Schifffahrt in Verbindung stehenden Kreise anbelangt, in grossem Irrthum begriffen. Den grössten Unwillen gegen die Vorlage des Bundesrathes hat bekanntlich die Bestimmung des Gesetzes hervorgerufen, welche dem Reichskanzler die Befugniss giebt, einer Gesellschaft oder Rhederei die Concession zur Beförderung von Passagieren zu erteilen oder zu entziehen, ohne irgend welche Garantie gegen Willkür und Irrthum, und ohne dass den Geschädigten zustehen soll, eine Berufung einzulegen. Wenn dieser Bestimmung schliesslich beigelegt wurde, dass der Reichskanzler in Ausübung seiner Amtspflicht bei diesem Gesetze an die Zustimmung des Bundesraths gebunden sei, so ist damit wenig geholfen, denn die Ansichten des obersten Reichsbeamten werden sich mit denen des Bundesraths wohl in den meisten Fällen decken. Wird dieses Gesetz in seiner jetzigen Gestalt in der Praxis streng durchgeführt, dann sind die deutschen Rhedereien im grossen und schweren Wettkampf mit ausländischen sehr benachtheiligt und nicht zu beneiden. In englischen Fachzeitungen macht sich eine wohlgefällige Befriedigung über die Bestimmungen des neuen deutschen Auswanderergesetzes bemerkbar; der erfahrene Engländer sieht mit grossem Kennerblick sofort den kommenden Vortheil und freut sich, dass ganz ohne sein Zuthun dem deutschen Rheder die Hände gebunden werden und dass man dafür sorgt, den gefährlichsten Rivalen unschädlich zu machen.

In Frankreich werden in letzter Zeit wiederholt Klagen laut über den offenbaren Rückgang der französischen Handelsflotte; man sieht trotz der hohen staatlichen Subventionsgelder gar keinen Aufschwung und ist deshalb in Regierungskreisen missgestimmt. Wie weit diese Beschwerden und die zu Tage tretenden Verstimmungen berechtigt sind, soll hier nicht erörtert werden, jedoch wollen wir darauf aufmerksam machen, dass Frankreich, oder vielmehr eine französische Rhederei, als Eigenthümer grosser eiserner Segelschiffe, berechtigten Anspruch auf eine führende Stellung unter den Segel-

schiffs-Weltfirmen machen kann. Wir meinen die Rhederei von A. D. Bordes, die in Paris und Dünkirchen ihren Sitz hat und zu deren Flotte das, auch in dieser Zeitschrift schon oft erwähnte und jedem Seemann bekannte Fünfmast-Schiff „La France“, gehört. Die Rhederei hat nun, weil die Grössenverhältnisse von „La France“ vom deutschen Schiff „Potosi“ nicht nur erreicht, sondern überholt sind, einer englischen Werft den Auftrag gegeben, ein Segelschiff zu bauen, welches die Dimensionen der „Potosi“ weit hinter sich lassen soll. Wie wir schon früher Gelegenheit hatten zu erwähnen, wurde „La France“, in den Dungeness Roads vor Anker liegend, von dem sie passirenden englischen Kriegsschiff „Blenheim“ stark beschädigt. Das Schiff ist jetzt nach umfangreicher Reparatur wieder soweit hergestellt, um Mitte dieses Monats eine neue Reise antreten zu können. Damit aber „La France“ conträren Windes halber nicht noch einmal vor Anker gehen muss und ähnlichen, wie den überstandenen Gefahren ausgesetzt wird, hat die Rhederei einen starken Schlepper bauen lassen, dessen Erstlingswerk sein wird, „La France“ von Havre nach Shields zu tauen, woselbst sie Kohlen einnehmen wird, um von dort nach Australien zu gehen. Würden die kaufmännischen Leiter anderer französischer Rhedereien mit gleicher Entschlossenheit und Ausdauer für die Entwicklung und das Gedeihen des ihnen anvertrauten Unternehmens eintreten, so wäre die bis jetzt berechtigte Verstimmung in französischen Regierungskreisen bald gehoben.

### Die Kai-Abgaben in Frankreich.

Von Gustaf Krenke.

Ein Gesetz vom 19. Mai 1866 hatte alle früher in den französischen Häfen zu Gunsten des Staates erhobenen Tonnengebühren, deren Einrichtung bis auf das Gesetz vom 27. Vendémiaire des Jahres II (18. October 1793) zurückreichte, abgeschafft. Aber dieser Zustand dauerte nur einige Jahre; denn um die Kriegskosten-Entschädigung für 1870 aufzubringen, musste die Nationalversammlung neue Steuern schaffen, und ein Gesetz vom 30. Januar 1872 bestimmte in Artikel 5 Folgendes: „Die aus dem Auslande oder den französischen Kolonien und Besitzungen kommenden Schiffe aller Flaggen, die ganz oder theilweise beladen sind, bezahlen als Kaikosten eine nach Tonnen Messgehalt festgesetzte Gebühr, nämlich für die Herkünfte aus europäischen Ländern und denen des Mittelmeerbeckens 0,53 Fr., für die Herkünfte aus allen anderen Ländern 1 Fr. Falls mehrere Häfen nacheinander auf derselben Reise angelaufen werden, so ist die Gebühr nur auf dem Zollamt des ersten Anlaufens zu entrichten.“ Die algerischen Häfen genossen seit 1875 die Begünstigung, dass die Gebühr nicht mehr nach dem

Tonnengehalt des ganzen Schiffes, sondern nach der Menge der gelöschten und geladenen Waaren berechnet wurde; aber das Finanzgesetz vom December 1895 stellte die algerischen Häfen denen des Mutterlandes in dieser Hinsicht wieder gleich.

Dieses Gesetz von 1872 verschafft dem Staatsschatz alljährlich die nicht zu verachtende Einnahme von  $6\frac{1}{2}$  bis 7 Millionen Fr., aber es hat — wie das „Journal des transports“ in einem eingehenden Aufsatz ausführt — hauptsächlich zwei ungünstige Erscheinungen gezeitigt. Zunächst hat die Kai-Abgabe allein schon durch die Thatsache ihres Bestehens die Fähigkeit beschränkt, besondere Gebühren in jedem Hafen für die Unterhaltungs- und Verbesserungsbauten zu erheben; dadurch wurde die Ausführung von Werken, die in den meisten Fällen die grösste Eile verlangt hätten, damit die französischen Häfen ihren ausländischen Mitbewerbern gewachsen blieben, verlangsamt.

Ferner trifft die Kai-Abgabe ausschliesslich den Messraum des Schiffes ohne Rücksicht auf die Waare. Wenn nun ein Schiff mit Ballast segelt oder vor dem Sturm in einem Schutzhafen Zuflucht suchen muss, so hat es, mag es unter französischer oder ausländischer Flagge segeln, beim Anlaufen eines französischen Hafens 1 Fr. oder 0,50 Fr. für die Tonne Messgehalt zu entrichten, je nachdem es sich dem überseeischen Verkehr oder der internationalen Küstenfahrt widmet. Auf die Menge der Waaren, die es löschen oder laden will, kommt es nicht an; es hat jedenfalls die volle Kai-Abgabe nach seinem ganzen Tonnengehalt zu bezahlen. Beispielsweise hätte ein Schiff von 3000 Tons von Hamburg nach Australien, das Havre anlauft, um nur einige Tonnen Waaren mitzunehmen, an Kai-Abgabe 1500 Fr. zu bezahlen, und falls es auf der Rückreise ebenso verfährt, noch 1500 Fr. Allerdings kann es in beiden Fällen noch einen oder mehrere andere französische Häfen anlaufen, ohne von neuem zahlen zu müssen.

Ein erheblicher Theil des französischen Ein- und besonders Ausfuhrhandels vollzieht sich nur in wenig bedeutenden Mengen; die Kaufleute, welche ganze Schiffsladungen empfangen, sind selten und seltener noch diejenigen, welche solche versenden. Ausserdem hat heutzutage der Handel nicht mehr wie vor einigen hundert Jahren Zeit zu verlieren; er hat Eile mit der Versendung und Eile mit dem Empfang. Jede unbenutzte Abfahrt nachdem die Waare bereit liegt, ist für ihn ein Verlust; die regelmässigen französischen Schifffahrtslinien fahren aber nur an gewissen Tagen ab, bedienen nicht alle Gegenden der Welt und verlangen ziemlich hohe Fracht. Der Handel hat also ein grosses Interesse daran, die Packet- und selbst einzelne Frachtdampfer, die täglich entweder von deutschen, holländischen und belgischen oder von



gewissen englischen Häfen nach fast allen Punkten der Welt abgehen, zu benutzen.

Die französischen Häfen namentlich am Kanal liegen auf dem Wege der meisten dieser Schiffe, und obwohl sie mangels genügender Bauten nicht alle so bequemen Zugang haben wie es nöthig würde man in dem Wunsche, die Ladung zu vervollständigen, doch einlaufen. Heutzutage haben diese Packetdampfer einen bedeutenden Tonnengehalt, was ihnen gestattet, sich mit mässiger Fracht zu begnügen; aber andererseits würde dieser bedeutende Tonnengehalt sie zwingen, eine oft höhere Kai-Abgabe zu bezahlen als sie vielleicht an Fracht einnehmen. In Folge dessen kommt nur eine sehr kleine Zahl in die französischen Häfen; trotz alledem braucht sie der Ausfuhrhandel und da sie nicht kommen, geht er ihnen entgegen. Wenn der Ausgangspunkt nicht zu weit nach Süden liegt, befördert man jährlich ein gut Theil der französischen Ausfuhr für überseeische Länder mit der Eisenbahn nach Hamburg, Rotterdam und besonders Antwerpen; auch führt die Küstenschiffahrt einige Waaren nach London, Southampton und selbst nach Liverpool. Guillaïn, der Abgeordnete für Dünkirchen, erklärte am 26. März d. J. in der Kammer, dass 150 000 Tons an Ausfuhr und fast ebensoviel an Einfuhr von und nach der Nord- und Ostbahn alljährlich den Häfen Dünkirchen, Boulogne und Calais entgingen, um sich nach Antwerpen und Rotterdam zu wenden.

Das ist für die französischen Häfen, für die ganze Welt der Makler, Versicherungsgesellschaften, Ballfuhrgeschäfte, Lastträger, Lootsen, die vom Handelsverkehr leben, ein reiner Verlust. Es ist auch ein Verlust für Handel und Gewerbe; denn diese Beförderung auf Umwege bedingt höhere Kosten und grössere Möglichkeit der Beschädigung, als wenn die Schiffe, die man jetzt in ihren Ausgangshäfen aufsucht, die französischen Waaren direkt auf ihrem Wege aufnehmen oder absetzen würden. Endlich ist es unbestreitbar eine Gefahr für das französische Gewerbe; denn in den Augen der Ausländer nimmt die Waare die Nationalität des Einschiffungshafens an.

Es ist also nicht zu leugnen, dass die Kai-Abgabe in der Fassung des Gesetzes von 1872 die regelmässigen Packetdampfer von den französischen Häfen fern hält. Um den daraus erwachsenden Nachtheilen vorzubeugen, hat die Abgeordnetenkammer in den Artikeln 8 bis einschliesslich 11 des Finanzgesetzentwurfs für 1897 versucht, Abhilfe zu schaffen. An Stelle von 1 Fr. bzw. von 20 Fr., nach dem Messgehalt des Schiffsraumes berechnet, sollte nach Artikel 8 der Kai-Abgabe für überseeischen Verkehr und internationale Küstenfahrt 1,25 Fr. bzw. 0,65 Fr. für die Tonne Waaren betragen, und zwar nur von den gelöschten Waaren,

während die eingeladenen Waaren abgabenfrei bleiben.

Im Senat entstand indessen gegen diese Bestimmung grosse Erregung; genährt wurden diese namentlich durch den sonst freihändlerischen Senator Raynal für Bordeaux, der in der ganzen Maassnahme nur eine Begünstigung der französischen Kanalhäfen zu Ungunsten von Marseille und Bordeaux erblickte. Er wetterte gegen die Ueberstürzung der Kammer und wusste den Anschein zu erwecken, als wenn es lediglich Vergesslichkeit war, dass die Kammer die eingeladenen Waaren von der Kai-Abgabe frei liess. Dadurch gelang es ihm, den Senat zu bewegen, die angefochtene Bestimmung aus dem Finanzgesetz zu entfernen und dieses an die Kammer zurückzuverweisen. Obwohl die Ansicht des Senators Raynal auch in der Kammer Anhänger fand, so blieb diese doch bei ihrer ursprünglichen Meinung, suchte aber gleichwohl dem Senat entgegenzukommen.

Nach den neuen Bestimmungen sollen nämlich nicht nur die gelöschten, sondern auch die geladenen Waaren bei Berechnung der Kai-Abgabe in der Weise zu Grunde gelegt werden, dass zwar das Schiff nicht doppelt zahlt, aber nach derjenigen von beiden Waarengattungen, welche die höchste Abgabe ergibt. Läuft ein Schiff nacheinander mehrere Häfen an, so zahlt es in jedem Hafen nach Verhältniss der ein- oder ausgeladenen Waaren. Endlich darf zum Vortheil der vollen Schiffsladungen der Gesamtbetrag der so erhobenen Abgabe nicht höher sein, als wenn diese gemäss dem Gesetze von 1872 nach dem Messgehalt des ganzen Schiffsraumes berechnet wäre. Diese Bestimmungen sollen auch auf Algerien Anwendung finden, sodass dessen Häfen von den durch den Suezkanal gehenden ausländischen Schiffen wieder angelaufen werden können.

Auch so fanden indessen diese Bestimmungen keine Gnade vor den Augen des Senats, der sie in der Sitzung vom 20. März d. Js. wieder aus dem Finanzgesetz strich. Die Kammer wollte dessen Zustandekommen nicht länger verzögern und nahm es ohne die streitigen Bestimmungen an, aber es fasste diese in einem besonderen Gesetzentwurf zusammen, beschloss mit 450 Stimmen Mehrheit dessen Dringlichkeit und übersandte ihn dem Senat. Von gewissen unterstützten französischen Dampfschiffsgesellschaften werden nun bittere Beschwerden über die Begünstigung der Ausländer und dringende Bitten um Ablehnung des Entwurfs an den Senat gerichtet. Von anderer Seite wird dagegen betont, dass der Entwurf nur den Zweck hat, die französischen Nordseehäfen gegen den Wettbewerb namentlich von Rotterdam und Antwerpen zu schützen.

## Naphtha und Dampf im Kaspischen Meer.

Das Kaspische Meer ist in seiner jetzigen Gestalt der übrig gebliebene Theil eines früheren Oceans, welcher in vorhistorischer Zeit die ganze russische Provinz Astrachan und eine Strecke der anliegenden Steppe mit seinem stark salzhaltigen Wasser bedeckt hat. Wenn diese, von Gelehrten aufgestellte Behauptung auf Wahrheit beruht, dann haben jedenfalls der heutige Aral-See und das Asowsche Meer mit dem Kaspischen eine grosse zusammenhängende Wassermasse gebildet. Weil das grosse Kaspische Binnenmeer ausser dem Bereich liegt, wo Schiffe hervorragender maritimer Nationen nur sehr selten ihre Flaggen zeigen, kommt man leicht zu der Annahme, dass in Gewässern wo Schiffe solcher Nationen keine Verbindungen aufrecht erhalten, wenig oder gar kein Verkehr herrscht. Glaubt man, die sonst im Allgemeinen richtige Auffassung, auch auf das Kaspische Meer zu erstrecken, so ist die Annahme eine sehr irrige, welche dann über die dort bestehenden Verhältnisse herrscht.

Aus britischen Konsularberichten von Baku und aus den interessanten und lehrreichen Reisereminiszenzen Mr. G. B. From's, welche in der englischen „Institute of Marine Engineers“ verlesen wurden, erfahren wir, dass in jenem entlegenen, von uns wenig beachteten Meere eine Flotte von ungefähr 200 modernen Dampfern erfolgreich besteht. Und alle diese Schiffe, meistens aus Stahl gebaut, mit einem durchschnittlichen Rauminhalt von 900 bis 1200 Tons, unterhalten einen lebhaften und regen Verkehr zwischen den Häfen des grossen Binnen-sees. Einige dieser Dampfer haben die Passagier- und Stückgutbeförderung an der grossen 1700 Seemeilen umfassenden Küste übernommen, jedoch befinden sich diese in der Minorität. Die bei Weitem grösste Anzahl der Dampferflotte hält eine reguläre Fahrt zwischen Baku und Astrachan aufrecht, nach welchem letzteren Hafen an der Mündung der Wolga, die Schiffe ganze Ladungen Naphtha bringen, um von dort mit frischem Wasser beladen nach den Erdöl-Districten zurückkehren. Die tiefgehenden Seeschiffe der kaspischen Flotte verlassen, wenn sie erst in die reguläre Fahrt eingereiht sind, das grosse Gewässer nur in den seltensten Fällen. Einige dieser Dampfer sind an der Nordost-Küste Englands gebaut; die meisten jedoch in Schweden oder St. Petersburg, von wo sie in Bruchtheilen oder in zwei Hälften deren Enden mit Schotten versehen sind, die Wolga entlang bis zum Kaspischen Meere transportirt werden. Baku und Astrachan waren früher hässliche und schmutzige Russisch-Persische Städte. Heute dagegen erinnert den Besucher besonders Baku mit seinen meilenweiten Quais und unzähligen Schiffen welche mit Laden oder Löschen, mit Docken oder Malen beschäftigt sind, an das grosse meerbeherrschende Liverpool. Und diese wichtigen Transformationen sind durch den Handel mit Erdöl, mit dem grossen Naturprodukt Naphtha, welches in jeder Richtung den Boden der ganzen Provinz sättigt hervorgerufen. Das in Baku dieser Naturreichthum bestand ist nicht in neuerer Zeit erst bekannt geworden, denn schon ungefähr 2000 Jahre vor der Entdeckung Amerikas durch Columbus waren die Kaukasischen Berge als Feuerländer, Oelbrunnen und feuerspeiende Vulkane bekannt und dieser Eigenschaft wegen von den Alten gefürchtet.

Erst der modernen Industrie seit dem Jahre 1860 war es vorbehalten, das kostbare Naturerzeugniss seinem Werthe entsprechend auszunutzen und den Betrieb zu seinem jetzigen Umfang auszudehnen. In den ersten zehn Jahren bis 1870 glaubte, trotz der ausgiebig entdeckten Quellen, niemand, dass an einen solchen Aufschwung des Handels, wie er jetzt thatsächlich besteht, zu denken sei; diese schnelle und auffallende Entwicklung trat erst mit Einführen der Dampfer als Transportmittel ein. Die erste grössere Bohrung im Jahre 1873 um dieses kostbare Oel in grösseren Mengen hervorzubringen, hatte

eine erstaunliche Wirkung. Ein gewaltiger Strahl, wie aus einem ungeheuren Springbrunnen sprudelte mit unwiderstehlicher Gewalt aus dieser Oeffnung und überschwennte eine mehrere Meilen weite Strecke des Landes. Der hervordringende Strahl hatte einen Durchmesser von 9 Fuss und erreichte eine Höhe von 40 Fuss. Vier Tage lang ununterbrochen entströmte der Oeffnung die kostbare Flüssigkeit, sodass in Folge des hierdurch entstandenen Ueberflusses der Preis des Naphthaöls in den wenigen Tagen von 45 auf 5 Kopeken das Pud sank. Im Jahre 1875 fand eine Bohrung an anderer Stelle statt, welche ein tägliches Quantum von 2 800 000 Liter lieferte, eine fernere im Jahre 1877 entdeckte Quelle erzeugte sogar 9 000 000 Liter täglich. Diese zuletzt genannte Quelle kam am 1. September mit solcher Stärke zum Durchbruch, dass 3 Zoll starke Kessel in Folge ihrer Gewalt zertrümmert wurden. Mitte November war die Ausströmung noch eine so enorme, dass ungefähr 1 000 000 Liter Brennöl täglich in eiserne Tanks gefüllt werden konnte. Nachdem alle an der Wolga gelegenen Städte, welche mit St. Petersburg und Archangel Wasserverbindungen hatten mit diesem Oel zu Licht- und Brennzwecken versehen waren, warf man die Frage auf, ob dieses Brennöl statt der bedeutend theueren Kohlen und Holz, als Heizungsmaterial auf Dampfern verwandt werden könne. Im Jahre 1869 wurden Probefahrten mit dem Dampfer „Derjariu“, der Kaukasus- und Mercury-Compagnie gehörig, veranstaltet, welcher dieses Erdöl zum Erzeugen des Dampfes benutzte; man gab jedoch diesen Versuch bald auf, da die unvollkommenen Kesseleinrichtungen die Art der Feuerung nicht vertragen konnten. Sechs Jahre später jedoch, erfand Shpakowsky, ein Russe, einen gegen dieses Brennmaterial widerstandsfähigen Brenner und erzielte mit dem Dampfer „Alexai“, bei dessen Kesseleinrichtungen die neue Erfindung angebracht war, einen grossartigen Erfolg. Hiernach ermuthigt führte man die Neuerung bei dem grösseren das Kaspische Meer durchlaufenden Schiffe „Iran“ an, welches eine Maschine von 45 Pferdekraften führt und zum Betrieb bei der Probefahrt 75  $\frac{1}{2}$  Brennöl stündlich verbrauchte, also ungefähr  $\frac{1}{4}$  Tonne pro Tag. Diese Heizungsart bewährte sich so gut, dass das Schiff heute noch das grosse Kaspische Gewässer kreuzt. Nach den erzielten Erfolgen der „Alexai“ wurde bei drei Dampfern der „Helene“, „Daghestan“ und „Pir-Bazaar“ welche mit 80 Pferdekraften starker Maschinen versehen waren, Naphtha als Heizungsmaterial gebraucht. Inzwischen hatte die „Kaukasus- und Mercury-Compagnie“ die Erfindung eines Brenners, seitens eines Herrn Lenz adoptirt und fünf ihrer Dampfer damit ausgestattet. Als sich die neue Erfindung bewährte, führte die russische Regierung diese Neuerung bei acht Dampfern der Kaspischen Kriegsflotte an, von denen einzelne Schiffe Maschinen von 160 indicirten Pferdekraften besaßen. Abgerechnet die Kriegsschiffe, führten im Jahre 1884 vierzig Handelsdampfer diese Heizungsart zum Betrieb ihrer Maschinen ein, und bevorzugten dabei das Lenz'sche System, von diesen Dampfern hatte einer, die „Spinoza“, die respectable Länge von 245 Fuss, mit einem Rauminhalt von 750 Tons, wobei ein Tiefgang von 11 Fuss erreicht wurde.

Waren diese Erfolge schon von bemerkenswerther Bedeutung, so stellten sie doch nur die Schatten kommender Ereignisse dar. Im Jahre 1838 war ein schwedischer Ingenieur mit dem nicht unbekannten Namen Nobel in St. Petersburg mit zwei abscheulichen Maschinen, wie man sie zuerst nannte, angelangt, welche er Torpedos nannte. Er schrieb der Erfindung seiner Erfindungskunst die Eigenschaft zu, beim Vertheidigen einflussreicher Häfen von grosser Bedeutung zu sein. Durch den russischen Kaiser ermuthigt liess er sich in Russland nieder; und seinen Söhnen den Nachkommen eines schwedischen Landers war es vorbehalten die Constructeure der kaspischen Wolga Dampferflotte zu werden. Der eine Sohn, Alfred, wurde bald Millionär in Folge seiner Erfindung des Dynamits, während

Ludwig und Robert Aussichten auf ähnlichen pekuniären Erfolg hatten, denn sie schenkten ihre Aufmerksamkeit den Oelquellen Bakus. Mit dem erfunderischen und practischen Sinn ihres Vaters und Bruders ausgestattet führten die beiden Schweden in Bezug auf die Art des Erzeugens und der Transportmittel des Oels umwälzende Neuerungen ein. In erster Linie adoptirten die unternehmenden Männer ein Röhrensystem, welches von der Quelle des Oels bis zum Ladeplatz der Schiffe führte und dessen sogenannte „Cisternen“-Dampfer, heute unter dem Namen Tankdampfer gebräuchlich, bauen. Bis dahin waren die nach amerikanischer Art verfertigten Petroleumfässer gebräuchlich gewesen. Der erste Tankdampfer langte 1879 in Baku an, als das Eigenthum der Herren Nobel Gebrüder. In kurzer Zeit folgten diesem ersten derartigen Schiffe, elf andere von gleicher Grösse und Tiefgang. Die Länge der Nobel'schen Tankschiffe betrug 252 Fuss, die Breite 28 Fuss und der Tiefgang bei voller Ladung 11 Fuss. Die regelmässigen Fahrten dieser „Cisternen“-Schiffe hatten bereits vier volle Jahre der Zufriedenheit ihrer unternehmenden Eigenthümer gedauert, da man in England das erste derartige Schiff vom Stapel liess. Heute noch kann das ganze westliche Europa und die Vereinigten Staaten nicht eine so grosse Anzahl Tankdampfer aufweisen, wie sie im Kaspischen Meer in Thätigkeit ist.

Im Jahre 1892 betrug der jährliche Brennölexport von Baku 2500000 Tons. Der in Russland gebräuchliche Name „astatki“, welcher ein Zurücklassen oder Uebrigbleiben bedeutet, wurde dem in den Retorten haftenden Oel beigelegt, weil, nachdem das leichtere und deshalb schneller fliessende Oel durch die Röhren geströmt ist, sich als schwerere und ölpärrigere Masse setzt. Das leichte durchfliessende Oel enthält ungefähr 40%, während „astatki“ 90% Brennstoff enthalten soll, im Gegensatz zu 60% desjenigen der Steinkohle. Die neueste Methode das Oel zu pulverisiren geschieht durch Dampfstrahlen, während früher comprimirte Luft verwandt wurde, um dasselbe Resultat zu erzielen. Auf den grossen technischen Vorthheil, welcher durch das Heizen mit Naphtha, statt der Kohlen, erzielt wird braucht wohl nicht noch besonders hingedeutet zu werden. Wir wissen aus eigener Erfahrung, dass eine Tonne dieses vorzüglichen Erderzeugnisses dieselben Dienste leistet, wie zwei Tonnen Kohlen. Zum Heizen der letzteren kommen noch die hohen Gagen der Heizer und Kessel, während die Erzeugung des Dampfes von Naphtha durch eine einfache maschinelle Thätigkeit erzielt wird.

Baku liegt in einer wundervollen Bay, welche die Form eines Halbmondes zeigt. Die Breite des Golfs beträgt 7 Seemeilen und sein Umfang ungefähr 15 Meilen. Ausserhalb der Bay liegt als Schutz gegen die durch starke südöstliche Stürme hervorgerufene hohe See, ein grosses Eiland, mit welchem die Bay durch ein Brechwasser geschaffen hat, wie es von Menschenhand nicht hätte errichtet werden können. In „The Regions of Bernal Fire“, sagt Charles Marvin, dass im Jahre 1894 in Baku 24 Ladeplätze, welche sich weit in die Bay hinausstrecken, vollständig mit Dampfern belegt waren; ausser diesen sind in der grossen Kaspischen Seestadt Kais vorhanden, welche zusammen eine Strecke von 8 Seemeilen ausmachen.

## Gerichtsentscheidungen.

Nachstehend geben wir nach der „Hanseatischen Gerichts-Zeitung“ die Begründung des in No. 16 unseres Blattes enthaltenen Urtheiles betr. eines Havariégrosse-Falles. Die Auslegung ist ganz Andere als wie sie z. Z. von englischer Seite dargestellt wurde. Sie steht durchaus in Einklang, nicht nur mit den allgemein geltenden Rechtsanschauungen, sondern auch mit den Anforderungen der Praxis.

Liegt ein Havariégrosse-Fall vor, wenn der Schiffer aus Versehen wegen einer nicht wirklichen, sondern nur vermeint-

lichen Gefahr einen Nothhafen anlief und wenn die Gefahr, zu deren Abwendung Kosten aufgewandt sind, durch ein von der Rhederei zu vertretendes Verschulden herbeigeführt ist?

Die Beklagten sind Empfänger der Ladung des klägerischen Dampfers „Knight of St. John“, welcher am 29. December 1894 mit einer Ladung Baumwolle von New Orleans nach Bremerhaven versiegelt ist. Unterwegs erhielt der Dampfer erst Backbord-, dann Steuerbordschlagseite; um der Gefahr des Kenterns zu entgehen, beschloss der Kapitän, Bermuda als Nothhafen anzulaufen. Nachdem die Ladung dort umgestaut und Ballast eingenommen war, ist die Reise fortgesetzt und ohne Unfall beendet. Klägerin will die durch das Anlaufen der Bermuda-Inseln und den Aufenthalt daselbst erwachsenen Kosten als Havariégrosse zur Vertheilung bringen. Nach der Dispache entfallen auf die Beklagten die in dem Klagantrag ausgeworfenen Beträge. Beklagte haben bestritten, dass ein Havariégrosse-Fall vorliege, eine wirkliche gegenwärtige Gefahr sei für das Schiff mit Fortsetzung der Reise nicht verbunden gewesen, das Anlaufen des Zwischenhafens sei aus übertriebener Sorgfalt geschehen; eventuell sei zu behaupten, dass die Ladung nicht ordnungsmässig gestaut und das Schiff bei Abgang nicht in seetüchtigem Zustande gewesen sei, weil es sich ohne ausserordentliche Ereignisse auf die Seite gelegt habe.

Die Klage ist abgewiesen vom O. L. G. I. am 1. Februar 1897 aus folgenden Gründen:

Die Parteien sind einig darüber, dass trotz der starken Neigung des Dampfers „Knight of St. John“ zunächst nach Backbord-, dann nach Steuerbordseite, welche Neigung ausweise der Verklarung fortwährend zunahm, eine directe Gefahr des Kenterns nicht bestanden hat, dass das Anlaufen der Bermuda-Inseln als Nothhafen deshalb unnöthig gewesen ist und dass die Reise ohne Gefährdung von Schiff und Ladung hätte fortgesetzt werden können. In den klägerischerseits vorgelegten gutachtlichen Aeusserungen der Palmers's Shipbuilding Cy in Yarrow und des Schiffsbaumeisters West in Liverpool wird die metacentrische Höhe, welche zur Bemessung des Stabilitätsgrades des Schiffs dient, berechnet und ausgeführt, dass die gefundene Höhe unter Berücksichtigung des Tiefganges des Schiffes und bei der Art der Ladung, welche nicht übergehen konnte, genügt habe. Zwar sei die Anfangs-Stabilität eine geringe und das Schiff deshalb rank, gleichwohl aber, was die Stabilität betreffe, seetüchtig gewesen und mit Entnahme der im Oberdeck und in den oberen Bunkern vorladenen Kohlen würde die metacentrische Höhe und damit die Stabilität allmählich und stetig gewachsen sein.

Wenn hiernach auch davon auszugehen ist, dass objektiv eine Gefahr für Schiff und Ladung nicht vorgelegen hat, als der Kapitän sich entschloss, einen Nothhafen anzulaufen, so ist doch nicht ausgeschlossen, das Anlaufen dennoch als einen Act zu charakterisiren, der zur Havariégrosse-Vertheilung berechtigt. Havariégrosse liegt vor, wenn Aufwendungen gemacht werden, ein Nothhafen angelaufen wird zur Vermeidung einer Schiff und Ladung drohenden gemeinsamen Gefahr. Die Beurtheilung der Frage aber, ob in concreto eine Gefahr vorliegt und als erheblich zu erachten ist, muss dem verständigen und gewissenhaften Ermessen des Schiffers überlassen bleiben. Allerdings können Handlungen, die aus übertriebener Aengstlichkeit, um eingebildeten Gefahren zu entgehen, oder aus blossen Zweckmässigkeitsrücksichten vorgenommen werden, grosse Havarei nicht begründen, andererseits verbieten es die Grenzen menschlicher Voraussicht und die Unsicherheit, welchen Ausgang ein eingetretenes Ereigniss nehmen wird, einen rein objektiven Maassstab für das Vorhandensein einer Gefahr anzulegen. Wenn deshalb der Schiffer in kritischer Lage eine erhebliche Gefahr annehmen zu müssen glaubt und vorbeugende Maassregeln trifft, ohne dass ihm dabei der Vorwurf einer Pflichtverletzung gemacht werden kann, so war die Gefahr eine wirkliche, es sind mithin die Voraussetzungen für eine



Havariégrosse-Vertheilung gegeben und dieselben können nicht dadurch wieder beseitigt werden, dass durch nachträgliche Ermittlungen ausgefunden wird, die eingetretenen Umstände würden die befürchtete Wirkung nicht gehabt haben.

Dass das auch die herrschende Ansicht des als Recht der Flagge maassgebenden englischen Rechts ist, ist nicht zu bezweifeln (zu vergl. Lowndes „general average“ p. 39 ff. und für die übereinstimmende Auffassung des deutschen Rechts R. O. H. G. S. S. 298 f., 23. S. 344 f.)

An diesen allgemeinen Voraussetzungen der Havariégrosse aber ist durch die York and Antwerp Rules nichts geändert, insbesondere enthält die Rule X nach den Liverpooleer Beschlüssen von 1890 keine Bestimmung darüber, wann eine Gefahr als vorliegend zu erachten ist, und in dieser Beziehung ist deshalb auf das nationale Recht zurückzugreifen. Es kann nun im vorliegenden Fall nicht zweifelhaft sein, dass eine die getroffenen Maassregeln rechtfertigende Gefahr vom Schiffer verständiger Weise wohl angenommen werden durfte. Die Beurtheilung, wie weit das Schiff sich auf die Seite legen durfte, um das Wiederaufrichtungsvermögen zu behalten und wann genau die Grenze der Stabilität erreicht war, das sog. Metacentrum des Schiffes und die metacentrische Höhe zu berechnen, erfordert mithin special-technische Kenntnisse, die dem Schiffer nicht zugemuthet werden können. Es war deshalb natürlich, dass der Schiffer bei beständig zunehmender Neigung des Schiffes die Widerstandsfähigkeit desselben namentlich für den Fall eintretender Verschlechterung des Wetters bezweifelte und die Möglichkeit des Kenterns befürchtete, und es gereicht ihm nicht zum Verschulden, wenn er unter diesen Umständen einen Nothhafen anlief, um durch Umstauung der Ladung und Einnahme von Ballast das Schiff stabiler zu machen.

Liegt hiernach an sich ein Havariégrosse-Fall vor, so würde doch Klägerin keine der bei einer Havariégrosse-Vertheilung auf die Beklagten als Ladungs-Interessenten entfallenden Schadensantheile fordern können, wenn die Gefahr, zu deren Abwendung der Klägerin Kosten entstanden sind, in Folge eines von ihr zu vertretenden Verschuldens herbeigeführt ist. Das ist ein auch im englischen Recht feststehender Grundsatz (Lowndes, l. c. S. 28 ff., 34). Nun ergibt sich allerdings aus den vorstehenden Ausführungen, dass unter den obwaltenden Umständen in dem Anlaufen des Nothhafens kein Verschulden des Schiffers gefunden werden kann, sondern dass er — wenn auch von rein objektivem Gesichtspunkte aus keine Gefahr bestand — doch berechtigt war, das Vorhandensein einer solchen anzunehmen. Dass aber das Schiff in die Lage kam, dass eine Gefahr für dasselbe und für die Ladung befürchtet werden musste, ist ein von der Klägerin zu vertretendes Verschulden.

In dieser Instanz ist klägerischerseits vorgetragen, der Kapitän habe damals die erste Reise mit dem Schiff gemacht und von den Eigenschaften desselben noch keine so genaue Kenntniss gehabt. Sei es nun, dass der Kapitän bei seiner Anstellung über die Eigenschaften des Schiffes, namentlich über die geringe Stabilität desselben nicht ordnungsmässig, und wie es hätte geschehen müssen, unterrichtet worden ist, sei es, dass er sie gekannt, aber keine genügende Rücksicht auf diese Eigenschaften genommen hat, in dem einen wie in dem anderen Falle liegt ein Fehler vor, der durch gehörige Sorgfalt und durch zweckentsprechende Vorkehrung bei der Beladung des Schiffes, durch welche eine Tieferlegung des Schwerpunktes und mithin eine grössere Stabilität erreicht worden wäre, hätte vermieden werden können und müssen. Dass dies möglich gewesen wäre, wird ohne Weiteres dadurch bewiesen, dass nach Umstauung der Ladung und Einnahme von Ballast im Nothhafen thatsächlich eine grössere Stabilität erreicht worden ist und das Schiff sich nicht wieder auf die Seite gelegt hat.

Es ergibt sich demnach, dass die eingetretene Gefahr auf Mangel an Sorgfalt bei der Beladung und Stauung zurückzu-

führen ist. Für solche Versehen hat aber die Rhederei einzustehen und von den Folgen der Nachlässigkeit in proper loading, stowage etc. kann sie sich nach den für die Frage der Haftung maassgebenden Bestimmungen der amerikanischen Congress-Acte vom 13. Febr. 1893 (sog. Harter-Act) nicht freizeichnen. Wenn auch nach den Vorträgen der Parteien bei Anlegung eines rein objektiven Maassstabes Seeuntüchtigkeit des Schiffes in Folge der mangelhaften Beladung nicht vorgelegen haben soll, so genügt doch, um ein Verschulden und die Haftung der Klägerin zu begründen, dass das Schiff in eine Lage gebracht war, in welcher der Schiffer es berechtigter Weise für seeuntüchtig halten musste.

Da es sich hier nicht um „faults and errors in the navigation and management of the vessel“ handelt, für welche nach der Harter-Act der Rheder nicht haftet, wenn im Uebrigen der Verpflichtung, due diligence bei Ausrüstung und Beladung des Schiffes zu prästiren, genügt ist, vielmehr gerade in letzterer Beziehung gefehlt ist, so bedarf es keines Eingehens auf die von den Parteien erörterte Frage, ob die Rhederei beim Vorliegen von faults and errors in navigation, wegen welcher sie durch Bezugnahme auf die Harter-Act ihre Haftung ausgeschlossen hat, Anspruch auf Vergütung von Havariégrosseschäden gegen die übrigen Betheiligten würde erheben können.

## Vermischtes.

Ueber den „Seebär“ der Ostsee und verwandte Erscheinungen hielt Professor Hahn in der Physikal.-ökonomischen Gesellschaft zu Königsberg i. Pr. einen Vortrag, der unsere Leser gewiss interessiren wird, da von den Meisten wohl schon öfter auf See oder an Küsten ähnliche Detonationen bemerkt worden sind. Mit dem Namen „Seebär“ bezeichnet man besonders im westlichen Theile der Ostsee ein plötzliches, auch bei ganz ruhigen Wetter und glatter See vorkommendes, in der Regel mehrmals wiederholtes Aufwallen und Steigen des Meeres. Es kann hierdurch ein allerdings nur schmaler Küstensaum vorübergehend überfluthet und dadurch auch wohl Schaden angerichtet werden. Auch auf hoher See macht sich die Erscheinung dem Schiffer in der Form eines seebebenartigen Stosses bisweilen bemerkbar. Der Name „Seebär“ ist wahrscheinlich durch Entstellung des alten Wortes bahr = Woge entstanden, das auch in dem französischen „barre“ noch anklingt. Sehr häufig scheint das Phänomen nicht zu sein, und auch die wenigen beobachteten Fälle sind meist ungenügend beschrieben. Eine Ausnahme macht der „Seebär“, welcher in der Nacht vom 16. zum 17. Mai 1888 an den vorpommerschen Küsten auftrat, der von Credner sorgfältig bearbeitet worden ist. Der „Seebär“ der Ostsee ist theils als ein seismisches, theils als ein meteorologisches Phänomen aufgefasst worden. Die Wahrheit dürfte wohl in der Mitte liegen. Bei mehreren „Seebären“ in der Ostsee wird nun ein eigenthümliches Schallphänomen erwähnt, welches der ungewöhnlichen Meeresbewegung voranging. Aus sehr verschiedenen Gegenden der Erde liegen nun Berichte vor, welche zwar wenig oder nichts von ungewöhnlichen Wellenbewegungen, wohl aber vieles von der Schallerscheinung zu melden wissen. Belgien, Nordfrankreich, der Canal, ja vielleicht die ganze Nordsee bis Island besitzen die sogenannten „mist puffs“. Das sind unbestimmte, dumpfe, aber von Schüssen wie von Donner wohl zu unterscheidende Detonationen, welche vorwiegend im Sommer an heissen, stillen Tagen gehört werden und nach dem Glauben der Küstenwächter und Seelente auf schönes Wetter schliessen lassen. Auch aus dem Innern Europas würden noch manche ähnliche Beobachtungen gesammelt werden können, wenn diese Schallphänomene nicht — falls sie überhaupt beachtet werden — irrthümlich für ferne Schüsse oder Explosionen gehalten würden. Auch das sogenannte „Wetterschiessen“ in der Schweiz scheint hierher zu gehören.

Dasselbe wird zwischen Alpen und Jura, doch auch auf der Nordseite des Jura gegen das Elsass hin wahrgenommen. Es zeigt sich als ein sehr dumpfes kanonenschussartiges Getöse und bevorzugt stille heitere Sommertage, an denen aber ein leichter Dunst das Himmelsgewölbe zu überziehen beginnt. Gewöhnlich folgt bald Regen darauf. Mit Gewittern hängt es sicher nicht zusammen. Ausserhalb Europas ist es zunächst die Fundy-Bay, an deren Küsten wiederum an stillen, warmen und dunstigen Sommertagen eine ganz ähnliche Schallerscheinung beobachtet zu werden pflegt. Ganz besonders aber ist das Mündungsland des Ganges der sogenannten „Barisal guns“ wegen bekannt, die von der Stadt Barisal (östlich von Calcutta) ihren Namen haben. Auch hier handelt es sich um meist sehr dumpfe Detonationen, welche zwar zu allen Tages- und Nachtzeiten eintreten, aber klare, ruhige Tagesstunden offenbar bevorzugen. Der Bezirk, in dem die „Barisal guns“ gehört werden, ist ziemlich klein. Nach Hahn werden wir der Wahrheit am nächsten kommen, wenn wir die mannigfachen atmosphärischen Schallphänomene, welche man als „Wetterschiessen“, „Barisal guns“, „mist puffer“ und dergleichen bezeichnet, theils als Erbebeugeräusche, theils aber — und wohl vorwiegend — als Wirbungen lokaler Temperatur- und Druckstörungen betrachten. Diese Störungen, die gewöhnlich auf kleinem Raum auftreten, machen sich dem Beobachter zuweilen nur durch Schallphänomene, können aber, wenn sie Meere oder Landseen betreffen, auch Fluthwellen nach Art des „Seebürens“ hervorrufen. Diese Störungen sind an schwülen, stillen Tagen und an stark ausgeträumten Küsten häufiger als sonst. Alle sonst versuchten Erklärungen, wie Brandungsgeschall, zerplatzende Meteore, gewöhnliche Gewittererscheinungen, bei denen die Blitze unsichtbar bleiben, Erbebeugeräusche, können nur vereinzelt herangezogen werden.

**Dem Jahresbericht des Seeamts zu Hamburg für das Jahr 1896** entnehmen wir Folgendes: Zu den im Jahre 1895 unerledigt gebliebenen 56 Sachen kamen im Jahre 1896 neu hinzu 49 Sachen, sodass im ganzen anhängig waren 486 Sachen. Erledigt wurden erledigt durch: Spruch 93 Sachen, Beschluss 323, Ueberweisung an andere Seeämter, Bremerhaven 6 Sachen, Flensburg 7, Tönning 11, Brake 2, zusammen 26 Sachen, also im Ganzen 442 Sachen. Unerledigt blieben 44. Das Seeamt hat 218 Sitzungen zusammengetreten. Ferner fanden zehn Tagungseinnehmungen statt und wurden drei special-technische Gutachten eingezogen. Das Seeamt wurde ferner durch 141 Requisitionen in Anspruch genommen. In den erledigten 442 Sachen handelte es sich um 51 Totalverluste und zwar von 3 Dampfschiffen, 43 Segelschiffen und 5 sonstigen Fahrzeugen mit einem Gesamt-Nettoraumgehalt von etwa 12 000 Reg.-Tons; hierbei kamen ums Leben 118 Personen und zwar von der Besatzung 117, sowie an Passagieren 1. Bei den in Frage stehenden 442 erledigten Sachen handelte es sich um 129 Collisionen, 150 Strandungen und 163 sonstige Unfälle, wie Schiffsbrand, Maschinenschaden, Verlust von Menschenleben etc., und hieran waren 320 Dampfschiffe, 209 Segelschiffe und 34 sonstige Fahrzeuge, als Leichter etc. betheiligt. Von diesen Schiffen waren beheimathet: 3 in Amerika, 1 in Belgien, 2 in China, 12 in Dänemark, 404 in Deutschland, 90 in England, 1 in Frankreich, 2 in Griechenland, 9 in Holland, 16 in Norwegen, 4 in Oesterreich, 8 in Russland, 7 in Schweden, Nationalität unbekannt geblieben 4, zusammen 563 Schiffe. In den 93 Fällen, in denen das Hauptverfahren eingeleitet wurde, trafen in 88 Fällen die Voraussetzungen des § 3 sub 1 des Reichsgesetzes vom 27. Juli 1877, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen, zu, während in 5 Fällen die Untersuchung als im öffentlichen Interesse liegend eingeleitet wurde. Vom Reichscommissar wurde gegen eine Person der Antrag auf Entziehung der Befugnis zur Ausübung des Steuermaunsgewerbes gestellt, welchem Antrag abseiten des Seeamts keine Folge gegeben wurde. Gegen

diesen Spruch des Seeamts wurde vom Reichscommissar keine Beschwerde beim Kaiserlichen Oberseeamt eingereicht. Somit ist im Jahre 1896 keine rechtskräftige Entscheidung auf Entziehung der Gewerbebefugnis abseiten des Seeamts ergangen, hingegen hat das Kaiserliche Oberseeamt in einer im Jahre 1895 vor dem Seeamt verhandelten Unfallssache auf eine vom Reichscommissar eingelegte Beschwerde hin den Spruch des Seeamts dahin abgeändert, dass es dem in Frage kommenden Schiffer die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzog.

**Stapellauf.** Ende voriger Woche war durch die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft der Stapellauf des für Dampfskibsselskabet „Nordsøen“, Kopenhagen, hier im Bau befindlichen Dampfers, Stapel No. 168, angesetzt, der in Anwesenheit von Vertretern der Rhederei ohne Zwischenfall sehr glatt verlief, nachdem in der von Frl. Holme aus Kopenhagen vollzogenen Taufe das Schiff den Namen „Nordland“ erhalten hatte. Der Dampfer ist für Frachtfahrt bestimmt und hat folgende Dimensionen: grösste Länge 260' 6", Breite 36', Tiefe 17' 6". — Die aus Kopenhagen anwesenden Gäste und die Vertreter der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft versammelten sich darauf an Bord des neuen, nach dem Patent des ebenfalls anwesenden Herrn Alfred Christensen aus Kopenhagen erbauten Dampfers „Ekliptika“, um mit diesem eine Probefahrt vorzunehmen. Das Resultat derselben war ein ausserordentlich günstiges, da das Schiff sehr gut manöverirte und auch die an die Maschine gestellten Anforderungen leicht erfüllt wurden. Dieser Dampfer gehört der Dampfskibsselskabet „Urania“ in Kopenhagen, hat eine grösste Länge von 301' 2", Breite 38' 9", Tiefe 23' 6" und fällt durch seine noch ungewöhnliche Form auf, indem das Deck an den Seiten bedeutend eingezogen ist, sodass der Querschnitt ein Oval bildet. Diese Bauart erhöht die Ladefähigkeit des nur für Fracht bestimmten Dampfers bedeutend. Electr. Licht ist in dem Schiff angebracht und auch für den Suezkanal Bedarf vorgesehen. Seine erste Reise erfolgt von hier nach Reval. — Die Flensburger Schiffsbau-Ges. erhielt in jüngster Zeit folgende Aufträge: 1 Schwimmdock nach dem Off shore System der Herren Clark & Standfield, London — von ähnlicher Grösse, wie dieses die betr. Werft schon selbst besitzt —, bestellt von Flydedock Aktie Selskabet in Kopenhagen. Das Dock wird Schiffe bis ca. 4000 Gross-Reg.-Tons oder 6000 Tons Ladefähigkeit aufnehmen können. Ferner 1 grösseren Schraubenfrachtdampfer für die Ostasiatische Kompani in Kopenhagen von 383' 6" grösster Länge, 46' grösster Breite und 28' 9" Tiefe mit kräftiger Maschine und einer Ladefähigkeit von über 6000 Tons. Ausserdem hat die Flensburger Schiffsbau-Ges. noch im Bau 1 Dampfer für Kopenhagener, 4 do. für Hamburger, 1 do. für Flensburger Rechnung, also total 7 grosse Seedampfer mit 29 200 Gross-Reg.-Tons und einer Ladefähigkeit von ca. 37 500 Tons, und 1 Schwimmdock.

**Neue Motorboote.** Der Dampfer „Wilhelm Oelssner“ hatte zwei Motorboote aus Stahl nach St. Petersburg für die russische Regierung auf Deck geladen, welche von Herrn Carl Meissner geliefert und von Herrn Stammel, Inspektor des Bureau Veritas, abgenommen waren. Weitere Boote für diesen Contract, bei Franz Lemm in Boizenburg im Bau, werden demnächst hier abgeliefert. In den Hafen brachte diese Werft ein neues, grosses Lastboot mit System Swiderski, 10 Pferdekkräfte Motor und Meissners Schraube für die Firma J. Voss, Klingberg.

**„Der Kampf um Ostasien“** hatte Geh. Reg.-Rath Professor Busley in Berlin, früher in Kiel, einen Vortrag benannt, den er kürzlich in der Deutschen Kolonial-Gesellschaft, Abtheilung Berlin-Charlottenburg, hielt. Als ein Wettkampf erscheint dem Vortragenden das Streben der betheiligten Nationen, um die schnellsten, besten und zuverlässigsten Verbindungen im Ver-



kehr mit China und Japan herzustellen. Zweierlei Wege sind bisher benutzbar, derjenige durch den Suez-Kanal und der über Nordamerika. Ein dritter, die transsibirische Eisenbahn, wird in absehbarer Zeit eröffnet werden und dann voraussichtlich, mit Japan wenigstens, die denkbar kürzeste Verbindung Europas und Ostasiens herstellen; denn man wird in 20 bis 22 Tagen von Berlin nach Yokohama gelangen können. Anders steht es bezüglich der Verbindungen mit China. Hier wird die Dampfschiffahrt durch den Suezkanal trotz der sibirischen Eisenbahn den Vorzug der kürzesten Dauer behaupten können, vorausgesetzt, dass sie der drohenden Konkurrenzgefahr durch die Einstellung grosser und schneller Dampfer rechtzeitig begegnet. Gegenwärtig theilen sich in den Dampferverkehr mit Ostasien Deutsche, Engländer, Franzosen, Oesterreicher, Italiener, Spanier, Niederländer, Dänen, Russen, Nordamerikaner und Japaner. Der Weg über Amerika im Anschluss an vier von Victoria, Tacoma, Seattle, San Francisco ausgehende Dampferlinien, drei amerikanische und eine japanische, ist der Zeit nach der kürzeste, aber wegen häufigen Wechsels des Beförderungsmittels der unbequemste. Deshalb wird trotz seiner nach den entferntesten Häfen 5—8 Tage längeren Dauer dem Wege über den Suezkanal gern der Vorzug gegeben, zumal begründete Aussicht besteht, den Unterschied künftig auf einen Tag herabzusetzen. 703 Postdampfer passirten diesen Kanal im vorigen Jahre, darunter 162 englische, 107 französische, 53 des Norddeutschen Lloyd. Ersichtlich geniessen die Schiffe des Norddeutschen Lloyd den Vozug grosser Beliebtheit bei den Reisenden aller Nationen. Sie sind die grössten und schönsten unter allen und lassen mit einem Displacement von über 10 000 Tonnen, das vier zur Zeit in Fahrt nach Ostasien gestellte Dampfer, „Friedrich der Grosse“, „Barbarossa“, „Bremen“, „Königin Luise“ aufweisen, die grössten Schiffe der „Peninsular- und Oriental-Company“ und der „Messageries maritimes“ weit hinter sich. Obgleich vertragsmässig auf der Fahrt bis Colombo nur zu einer Geschwindigkeit von 12,6 Knoten verbunden, erreichen sie eine höhere Geschwindigkeit und werden hierin nur durch die französischen Postdampfer übertroffen, die bis jetzt zu 13,5 Knoten und seit Kurzem bis zu 14 Knoten Geschwindigkeit verpflichtet sind. Die Dampfer aller anderen Nationen stehen, zum Theil nicht unbeträchtlich, zurück. Nach Ostasien verkehren im Besonderen 182 Postdampfer aller Flaggen, die zusammen von ihren Regierungen 31 Millionen Mark Subvention beziehen. Die höchsten Zuschüsse zahlt Japan mit 10 Millionen, dann England mit rund 6 Mill. Zu den am geringsten subventionirten Dampfern gehören die deutschen mit 1½ Millionen Mark. Hierin ist, wie der Vortragende als seine feste Ueberzeugung ausspricht, Wandel nöthig, wollen wir nicht hinter den rivalisirenden Nationen zurückbleiben, welche heute bereits den Vorzug häufiger Postverbindungen mit Ostasien (alle 8, 10 und 14 Tage) geniessen, während wir nur alle 28 Tage einen Postdampfer entsenden. Postdampfer, so führte der Redner aus, sind an sich ein unwirtschaftliches, die Kosten unmöglich deckendes Unternehmen. Sie auf den Frachtverkehr anzuweisen, ist unthunlich, da sie weder im Stande sind, Frachten abzuwarten, noch mit Rücksicht auf die Sicherheit jede Fracht anzunehmen. Die ihnen auferlegte Geschwindigkeit können sie nur durch aussergewöhnlich starke Bauart ihrer Maschinen und durch sehr gesteigerten Kohlenverbrauch erreichen. Nachweisbar ist, dass die Stärke der Maschinen nicht im geraden Verhältniss der von ihnen geforderten Geschwindigkeit wächst, sondern in der dritten Potenz der Geschwindigkeit, ebenso, dass der Kohlenverbrauch im Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt. Ein 13 Knoten laufender Dampfer braucht somit bei sonst ganz gleichen Verhältnissen die doppelte Kohlenmenge, als ein 9 Knoten laufender, und das Mitführen dieser Kohlen beeinträchtigt wieder die anderweite Ladefähigkeit des Dampfers. Die Unkosten einer Fahrt des Dampfers „Barbarossa“ betragen

7—800 000 Mk., darunter 71 000 Mk. Spesen für eine Durchfahrt durch den Suezkanal. Ohne Subvention, so folgert der Redner, können die Postdampfer nicht bestehen. Das haben alle Handelsnationen erkannt, und wir dürfen um so weniger nachstehen, als der Zusammenhang zwischen dem Aufschwung unseres Exports nach Ostasien und der Einrichtung deutscher Postdampferlinien klar zu Tage liegt. Wollen wir nicht, dass der viel beneidete grossartige Aufschwung unserer Ausfuhr wieder zum Stillstand kommt, so muss ohne Verzug geschehen, was auch Frankreich thut, obgleich die Verträge noch laufen, es muss die Subvention namhaft erhöht werden, gegen die entsprechende Gegenleistung häufigerer Fahrten. Die Vermehrung der Schnelligkeit ergibt sich von selbst im Wettstreit mit der Konkurrenz der anderen Linien.

**Die Wettfahrt Dover-Helgoland.** Das grosse Sportereigniss der kommenden Saison, die Wettfahrt von Dover nach Helgoland um den von Seiner Majestät dem Kaiser gestifteten Jubiläumspokal, beherrscht bereits heute das Interesse der Anhänger des Wassersports. Die in Aussicht stehende lebhaft betheiligung der englischen Yachten an dem Race, sowie die anscheinend begründete Erwartung, dass der Kaiser zur Ankunft der Böte nach Helgoland kommen werde, spannen die Erwartungen der Sportsleute noch höher. Um den 25. Juni die Zeit der vermuthlichen Ankunft der Yachten wird sich Helgoland voraussichtlich eines ausserordentlichen Fremdenzuges erfreuen. Von Hamburg aus sind bereits Anstalten getroffen, um die Sportliebhaber mit dem Schnelldampfer „Cobra“ den Regatten bis an die holländische Küste entgegenzuführen. Nach Berichten aus Cowes wird zur Markirung des Ziels das Kriegsschiff „Mars“ eine halbe Meile südlich der Sathurn-Baye verankert werden. Die Ziellinie wird zwischen der Boje und dem „Mars“ liegen. Für die Wettfahrt ist vorgeschrieben, dass die Yachten die Feuerschiffe an der holländischen und deutschen Küste zur rechten Hand lassen müssen.

**Die deutschen Schiffswerften.** Der deutsche Schiffbau schreitet von Jahr zu Jahr in der Entwicklung fort. Einmal tritt dieser Fortschritt in der sich steigernden technischen Leistungsfähigkeit hervor und zum andern in dem bei fast allen deutschen Werften vorhandenen Bestreben nach Vergrösserung der Werfteinrichtungen und Vermehrung ihrer Betriebsmittel. Die zu beachtenswerther Höhe gestiegene technische Leistungsfähigkeit zeigt sich deutlich in dem Bau neuer grossen Kriegs- und Handelsschiffe, die in jüngster Zeit eingehend besprochen sind, sodann aber auch darin, dass die deutschen Werften von Jahr zu Jahr in vermehrtem Masse Beschäftigung für ausländische Handels- und Kriegsmarinen finden. Die Erhöhung des Actienkapitals, bezw. die Aufnahme von Anleihen zur Erweiterung des Betriebes, wie sie allein bei diesem Jahre (1897) von 5 deutschen Werften in Höhe von 2 300 000 Mk. beschlossen worden, ist eben eine notwendige und für den Geschäftsgang der Werften im Allgemeinen eine erfreuliche Folge der gesteigerten Anforderungen der Gegenwart. Die jetzt vollständig vorliegenden Geschäftsberichte der Werften lassen erkennen, dass das Betriebsjahr 1895/96 bezw. 1896 im Allgemeinen als zufriedenstellend bezeichnet werden kann und auch die Aussichten für das laufende Jahr gut sind. Der „Vulcan“-Stettin findet fortgesetzt, namentlich durch den Kriegsschiffsbau, rege Beschäftigung. Die aus dem Konkurs der Schiffsbaugesellschaft Möller & Hollberg entstandenen „Oderwerke“-Stettin bezeichnen ihr erstes Geschäftsjahr als zufriedenstellend, zumal ihnen für die Zukunft zahlreiche Aufträge vorliegen. Die „Neptunwerft“-Rostock sieht die Hoffnungen, die sich an die Rekonstruktion des Werks geknüpft haben, der Erfüllung entgegen gehen. In wenigen Monaten werden ihre Anlagen sich den besten Werkstätten deutschen Schiffbaues ebenbürtig zur Seite stellen. Die „Germaniawerft“-Kiel ist durch die Uebernahme seitens Krupp's in eine vor-



halbte Lage gekommen; sie hat seit längerer Zeit zum ersten Male wieder gute Ertragnisse geliefert. Bei „Howaldtswerken“-Kiel sind die Vergrößerungsarbeiten im vollen Gange. Die Aufträge haben sich verdreifacht und der gute Geschäftsgang hat zu einer abermaligen Erhöhung des Aktienkapitals geführt. Die „Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft“ erfreut sich seit Jahren einer ausgezeichneten geschäftlichen Prosperität. Die Hamburger Werften „Blohm & Voss“ und die „Reiherstiegwerft“ haben gute Erträge geliefert. Von den Weser Werften schickt der Bremer „Vulkan“ über ein sehr günstiges Ergebnis. Die Werft beschloss im vorigen Jahre eine Erhöhung des Aktienkapitals um 300 000 M. und hat jetzt eine weitere Erhöhung um 500 000 M. vorgenommen. Die im October 1895 gegründete Seebeck'sche Werft hat in den ersten sieben Monaten ihres Betriebes ihre technische Leistungsfähigkeit bewiesen und bereits mit dem Bau transatlantischer Dampfer begonnen; auch sie hat eine Erhöhung des Aktienkapitals vorgenommen. Auf ein unglückliches Geschäftsjahr blickt die „Weber-Werft“ zurück, die für ihre Erzeugnisse nur mässige Preise erzielen konnte, im übrigen aber vorzugsweise für den Kriegsschiffsbau eingerichtet ist und hier nicht genügende Beschäftigung fand. Im Grossen und Ganzen dauert der Aufschwung, den der deutsche Schiffsbau vor einigen Jahren genommen hat, somit an. Ueber die finanziellen Ertragnisse der Werften mag nachstehende Zusammenstellung Aufschluss geben:

	Dividende 1896 bezw. 1895/96	Reingewinn M.	Ab- schreibungen M.
Hansa-Stettin	6	882 086	429 430
Howaldtswerke-Stettin	5	35 505	133 999
Hansa-Rostock	0	1 457	37 164
Wismar-Kiel	4 1/2	307 698	192 415
Seebeckswerke-Kiel	6	265 053	95 278
Seebeck Schiffsb.-Ges.	10	314 153	?
Blohm & Voss, Hamburg	7	648 978	?
Reiherstieg-Hamburg	7	195 282	60 000
Howaldt-Bremen	10	173 620	36 531
Seebeck-Bremen	7 1/2 (17 Mon.)	111 732	45 861

Offenbar wird sich der deutsche Schiffsbau auf der erreichten Höhe technischer und wirthschaftlicher Erfolge zu behaupten vermögen.

**Sehr schnelle Reise.** Der Hamburger Fünfmaster „Potosi“, grösste Segelschiff der Welt, 6200 Tons Schwergut gross, unter Führung des bekannten Kapitäns Hilgendorf mit einer Schwergut-Ladung am 12. November 1896 nach Valparaiso von Hamburg in See gegangen und mit voller Ladung Salpeter am 11. Mai von Iquique wieder in Cuxhaven eingetroffen. Die ganze Reisedauer incl. Aus- und Rückreise, des Aufenthaltes an der Küste, wo die Stückgutladung gelöscht, das Schiff an einem zum anderen Platz versiegelt ist, die Salpeterladung entladen und eingenommen wurde, beträgt zusammen 180 Tage. Der Schnellsegler wurde am 2. Mai auf 46° N und 37° W angelangt; das Schiff hat somit, die Kursänderungen mitgerechnet, eine Distanz von 2400 Seemeilen in weniger als 9 Tagen gemacht, d. h. eine Durchschnittsfahrt von 11 Meilen pro Stunde erreicht. Da Kapl. Hilgendorf von Niemand im Meer geschlagen werden kann, führt er es selbst aus.

**Zur grossen Flotten-Parade,** die anlässlich des 60jährigen Regierungsjubiläums der Königin Victoria von England am 1. Juni bei Spithead (unweit Southampton) stattfinden soll, wird die Hamburg-Amerika-Linie ihren Schnelldampfer „Columbia“ entsenden. Die „Columbia“ wird am 24. Juni von Hamburg abfahren. — Das Programm der Fahrt erscheint in den nächsten Tagen. Der Preis für die Theilnahme in der ersten Klasse, einschliesslich Verpflegung, stellt sich auf 200 M. pro Person.

Die Auswanderung über Bremen betrug nach dem statistischen Bureau:

im April	Deutsche	Andere	Zusammen
1897	1077	2618	3695
1896	2045	7276	9321
1895	1673	3862	5535
1894	2714	3132	5846
1893	5577	9818	15395
vom Januar bis April			
1897	2566	9689	12255
1896	4512	20978	25490
1895	4272	11273	15545
1894	6463	9523	15986
1893	12586	17160	29746
und zwar nach	1897	1896	1895
den Ver. Staaten	11474	24485	15193
Brasilien	74	436	43
den Laplatastaaten	260	114	123
dem übrigen Amerika	27	67	32
Afrika	93	245	59
Ostasien	40	47	29
Australien und Inseln	287	96	66

Das System der Entlohnung der englischen Seeleute in ausländischen Ankerhäfen, welches seit August 1894 versuchsweise in Dünkirchen angewendet wurde, hat sich so bewährt, dass dessen Ausdehnung auf die Häfen von Hamburg, Antwerpen und Rotterdam seitens des englischen Handelsamts beschlossen worden ist. Ein Beamter der genannten Behörde hat seine diesbezügliche Thätigkeit in Antwerpen bereits eröffnet. Binnen wenigen Tagen werden andere solche Beamte auch in Hamburg und Rotterdam ihren Dienst antreten.

**Spanische Zustände.** Ein ganz merkwürdiger Vorfall, welcher im Hafen von Bilbao einem englischen Schiffe passirt ist, wirft auf die mit der Schifffahrt in Verbindung stehenden spanischen Behörden ein eigenthümliches Licht. An Bord eines in Bilbao liegenden englischen Schiffes kommen am Tage des Schiffsabganges zwei „Passagiere“, die nach Rücksprache mit dem Kapitän eine Anzahl Schmuggelwaaren mit sich nehmen, mit welchen sie ausserhalb der Dreimeilengrenze in einem auf sie wartenden Segelkutter verschwinden wollen. Als das Schiff bei der bezeichneten Stelle anlangt und der bewusste Kutter nicht zu erblicken ist, lässt sich der englische Schiffsführer von den beiden Passagieren überreden, eine Strecke zurückzufahren und auf den Kutter zu warten. Ein Segelboot, in dem sich ein Mann aufhält, wird schliesslich entdeckt und kommt, nachdem der Kurs längere Zeit auf dasselbe gerichtet, längsbeist. Der im Boot befindliche Mann kommt mit Hilfe der beiden Passagiere an Bord und begiebt sich auf die Kommandobrücke, legitimirt sich dort als spanischer Zollbeamter und veranlasst mit drohendem geladenen Revolver den Kapitän, wieder nach Bilbao zurückzukehren, weil Schmuggelwaaren an Bord seien. Im Hafen wieder angelangt, wird das Schiff von competenten staatlichen Fachleuten condemnirt. Jedoch unterlässt man nicht, den Rhedern des Schiffes anzudeuten, dass der Urtheilsspruch vielleicht „nach nochmaliger Ueberlegung“ rückgängig gemacht werden könne. Die englische Rhederei versteht es, sich in die wohlgemeinten Absichten der würdigen Richter hineinzudenken, und ladet, um den Herren Gelegenheit zu geben, sich noch einmal gründlich über diesen Fall auszusprechen, die stolzen Dons zu einem Lunch ein, welches mit allen Zuthaten 40 000 M. kostete. Unter den aufgetischten Sachen, aus denen sich die opulente Mahlzeit zusammensetzte, befand sich ein Teller mit „besonderen Delicatessen“, der in den Herzen der pflichttreuen Beamten ihr richterliches Bewusstsein wachrief und sie veranlasste, den englischen Kapitän sofort noch einmal zu vernehmen. Man erklärte dem englischen Schiffsführer bei seinem Erscheinen, dass nach nochmaliger eingehender Betrachtung dieses Falles mildernde Umstände erkannt worden seien, in Folge deren das

Schiff innerhalb zwei Stunden den Hafen verlassen müsse. Der Kapitän kam dem Urtheilsspruch sofort nach, er war um eine Erfahrung reicher und seine Rhederei um ein Beträchtliches ärmer. Wir entnehmen die Schilderung dieses Vorfalles dem „Fairplay“ und überlassen dem bekannten englischen Blatte die ev. Verantwortung.

## Kleine Mittheilungen.

Die Red Star Linie in Antwerpen macht bekannt, dass sie den Passagepreis dritter Klasse für ihren Philadelphia-Dienst auf 120 Mark ermässigt hat.

Von St. Pierre (Miquelon) wird berichtet, dass die dort eingetroffene Schunerbark „Victor Eugène“ vier Seelente von der Brigg „Vaillant“ von St. Malo an Bord hatte. Das letztere Schiff rannte in der Nacht des 14. v. M. bei den grossen Neufundland-Bänken gegen einen Eisberg und ging in 20 Min. unter.

Die Deputation für Handel und Schifffahrt giebt bekannt, dass die Untersuchungen auf Farbenblindheit in der hiesigen Navigationsschule im Seemannshause vom 1. d. M. ab jeden Montag zwischen 2 und 3 Uhr Nachmittags und jeden Donnerstag zwischen 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> und 4 Uhr Nachmittags stattfinden.

Die Hamburg-Amerika-Linie hat beschlossen, den Passagepreis für das Zwischendeck von Hamburg und von Stettin nach New-York auf 130  $\mathcal{M}$  festzusetzen.

Dienstag, den 25. Mai d. J. Morgens 8 Uhr beginnt in Leer eine Prüfung für Schiffer auf grosser Fahrt und für Seesteuerleute. Meldungen dazu nimmt bis zum 24. d. M. der Navigationslehrer, Herr Döring in Leer, entgegen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 12. Mai 1897.

Der Frachtenmarkt ist nach wie vor unverändert, indem Ausfrachten noch ziemlich fest, dagegen Heimfrachten äusserst gedrückt sind. Nachstehende Abschlüsse sind einige der Vorwoche:

„Prince Arthur“ Cardiff/Rio de Janeiro 17/—, Kohlen.  
 „Seestern“ Salpeterplatz/Genua 20/—, Salpeter.  
 „Kriemhild“ „ / „ 20/—, „  
 „Glencona“ Cardiff/Singapore 18/—, Kohlen.  
 „Magdalene“ „ /Capetown 20/—, „  
 „Glenesk“ Salpeterplatz/U. K. Cont. 16/—  $\frac{1}{3}$  direkt.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 30. April 1897.

Die verminderte Zahl von Abschlüssen, während der gegenwärtigen Woche kennzeichnet in gewisser Ausdehnung die den Markt beherrschende Flaueheit. Charters für volle Getreideladungen haben die im vorigen Bericht notirten Raten beibehalten; eine interessante Begebenheit ist der Abschluss eines Schiffes mit Getreide von Philadelphia nach Alexandrien. Baltimore meldet heute den Abschluss eines Bootes von 17 000 Quarter's nach Belfast zu der herabgesetzten Rate von 2s 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d; die niedrigste Charter, welche in diesem Jahre bis jetzt notirt worden ist. Die von Shanghai gemeldeten Frachten zeigen ebenfalls eine Verminderung, während die Nachfrage nach Dampfern auf Zeit vollständig aufgehört hat. Die einzige Fahrt, in welcher bessere Raten ermöglicht werden, ist die Holzfahrt nach dem Golf, wo die Frachten sich mehr als behaupten.

Unser Markt für Segelschiffe zeigt seit letzter Woche keine Besserung, jedoch bleiben bei mässiger Nachfrage und andauerndem Mangel an Räumen die Raten fest und unverändert.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maasgut.
Liverpool, Dpfr.	2d.	12/6	8.9	10a12.6
London, Dpfr.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	17/6	10/	12/6
Glasgow, Dpfr.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	17/6	8/	15a17/6
Bristol	3d.	20/	12/6	17/6
Hull	3d.	17/6	12/6	18a17/6
Leith	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	20/	11/3	17/6
Newcastle	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	20	15/	15a17/6
Hamburg	50 $\delta$	75 $\delta$	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	6c.	20 cts.	14 cts.	12a16c.
Amsterdam	6c.	20 cts.	14 cts.	12a16c.
Copenhagen	2/9	22/6	17/6	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	17/6	12/6	17/6a20/
Bremen	45 $\delta$ May	22c.	18 c.	12c.
Marseille	2/6.	17/6	17/6	20a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 16c. — Hamburg 5-32<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. — Antwerpen 7-64d. — Bremen 27<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dpfr.	2/9	2/9	2/6	2/9
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/a2 9	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segl.	17 c.	19c.	16 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	20c.

Seit mehreren Jahren haben sich die in allen Culturstaaten patentirten Schiffsbodenfarben von Dr. L. Pflug in Kiel sowohl bei der Kaiserlichen Marine, wie bei vielen Rhedereien und Werften ein gutes Renommé erworben. Die Farben wurden im Laufe der Zeit soweit verbessert, dass vielseitig die besten Resultate damit erzielt sind und u. A. in New York bei den Docken des grossen Dampfers „Peninsular“, der mit diesen Farben gestrichene Schiffsboden nach achtmonatlicher Fahrt auf der afrikanischen Tour in so vorzüglicher Beschaffenheit frei von Rost und jeglichem Ansatz befunden wurde, dass die betr. Rhederei in Lissabon grössere Quanten für ihre anderen Schiffe beorderte. Die Farben werden in den Hauptfarben Roth, Grau, Weiss, Schwarz und Grün streichfertig hergestellt auf den Kaiserlichen Werften Wilhelmshaven und Kiel werden dieselben seit Jahren für Panzer und Torpedoboote verwendet und wurden in letzterer Zeit namentlich mit dem gleichfalls streichrecht gelieferten Grün sehr gute Ergebnisse erreicht. Nach Jahresfrist zeigten die vorgenommenen Versuchsanstrich weder Rostbildung, noch Muschel- und Pflanzen-Anwuchs; Folge dessen vom Reichs-Marine-Amt der ganze Bodenaustrieb der Panzer Baden, Kurfürst Friedrich Wilhelm und Ernst Preussen mit dieser grünen Farbe verfügt ward. Auch fremden Marinen sind grössere Versuche damit vorgenommen und scheinen die guten Eigenschaften von Dr. Pflug's Farben der Firma einen entsprechenden Erfolg in der Praxis zu sichern, da das Fabrikat sich auch bei kleineren Fahrzeugen von Holz und Eisen, Yachten etc. an Stelle der sonst verwandten amerikanischen Kupferfarbe bestens bewährt hat. Das Grundprincip von Dr. L. Pflug's Patent besteht darin, den Einwirkung des in den Farben enthaltenen Hydrargyrs gegen den bisher bekannt gewordenen Herstellungsweise von Schiffsbodenfarben als ein wesentlicher Fortschritt bezeichnet werden kann.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 21.

Hamburg, den 22. Mai

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England. — Der Golfstrom und seine Zuflüsse. — Der Untergang der „Minerva“. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der Staatsvertrag zwischen Preussen und Hamburg über die Regelung verschiedener Strom- und Schifffahrtsverhältnisse der Norderelbe, Süderelbe, eines Theiles der Oberelbe und eines Theiles der Unterelbe ist von den Bevollmächtigten beider Regierungen ratificirt worden. Ausser diesen hauptsächlichsten angeführten Punkten ist noch über die von Hamburg beabsichtigten Strom-, Ufer- und Aufhöhuungsarbeiten vor dem Park, Pagensand und Finkenwärder, sowie über eine von der Stadt Altona beabsichtigte Hafenerweiterung ein Einverständnis erzielt worden. Zur Feststellung der erforderlichen vertragsmässigen Bestimmungen ist für Preussen der Staatssekretär des auswärtigen Amtes Freiherr von Marschall, für Hamburg Bürgermeister Dr. Versmann ernannt worden, welche unter Vorbehalt der Ratification die erforderlichen Bestimmungen, die wir kurz erwähnen, vereinbart haben.

Behufs Vertheilung des Oberwassers der beiden Elbarme bei Bunthaus kann jeder der beiden Staaten nach seinem Ermessen je eine Rinne herstellen und unterhalten, die jedoch nicht breiter als 200 m und nicht tiefer als 3 m unter Null am Platze sein darf. Unterhalb der festgesetzten Grenze der beiden Baggerrinnen soll beiden Staaten das Recht zustehen die Norder- und Süderelbe ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen zu vertiefen. Preussen ist befugt die Ufer der Süderelbe bis zur Einmündung

des Köhlfleths auch auf hamburgischem Gebiet, nach zuvoriger Verständigung mit Hamburg über das Bauprojekt für Hoch- und Niedrigwasser, auszubauen. Hamburg wird in der vor dem Kuhwärder hergestellten Hafenanlage ohne Preussens Zustimmung keine grösseren Tiefen als 6.3 m. unter Normal-Null auf künstlichem Wege herstellen. Es bleibt Hamburg jedoch vorbehalten ausserhalb der bezeichneten Grenzen jederzeit Zufahrten von der tiefen Schifffahrtsstrasse des Stromes bis zur Einfahrt in die bestehenden oder künftig herzustellenden Dock- oder Hafenanlagen auf Kuhwärder, sowie nach dem Blohm & Voss'schen Elbdock zu baggern und in der Tiefe der Schifffahrtsstrasse im Strom zu erhalten.

Die projectirte Erweiterung des Altonaer Hafens wird von Hamburg aus, unter der Bedingung der Begrenzung dieses Hafens, durch einen von den Bevollmächtigten vereinbarten Damm gestattet. Das Nähere wegen der Einzelheiten des Bauprojectes für den Hafendamm ist auf Grund einer im Einvernehmen mit der Altonaer Bauverwaltung getroffenen Verabredung festgesetzt.

Von dem Wunsche beseelt, eine durchgreifende Verbesserung der Strom- und Schifffahrtsverhältnisse auf der Unterelbe herbeizuführen, haben die beiderseitigen Regierungen sich darüber geeinigt, die Vorbedingungen einer durchgreifenden Korrektur der Unterelbe durch einen aus Fachmännern bestehenden Ausschuss feststellen zu lassen. Ueber die Ausführung der etwa gefassten Beschlüsse be-



halten sich die Regierungen nähere Verabredungen vor.

Die Kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See ist in dieser Woche im Reichsanzeiger veröffentlicht worden. Da nicht nur redaktionelle Abweichungen in grossem Umfange, sondern auch einschneidende Aenderungen in diesem für den Seemann wichtigen Gesetze vorgenommen sind, machen wir unsere Leser darauf aufmerksam, dass die Verordnung schon am 1. Juli d. J. in Kraft treten wird, also ein eingehendes Studium dieses Themas bei Zeiten erforderlich ist. Eine ausführliche Besprechung der neuen Kaiserlichen Verordnung behalten wir uns für spätere Zeit vor.

Ehe der Entwurf des neuen, an dieser Stelle mehrfach erwähnten Signalebuches seitens der britischen Regierung an die übrigen schiffahrttreibenden Staaten zur Begutachtung und Uebersetzung gelangen wird, dürfte voraussichtlich noch geraume Zeit vergehen. Wie wir aus bester Quelle erfahren hat das grossbritannische Foreign Office unserer Regierung am 15. April mitgetheilt, dass die neue britische Ausgabe des Internationalen Signalebuches zwar fertig gestellt, aber z. Z. nur in wenigen Exemplaren gedruckt worden sei. Diese Exemplare sollen unter die Vertreter der britischen Handelsmarine vertheilt und diese zur gutachtlichen Aeusserung aufgefordert werden. Das Foreign Office hofft, es werde möglich sein, zur Vertheilung von Abdrücken des neuen Signalebuches an die fremden Regierungen zu schreiten, sobald die Ansichten der britischen Handels-Marine-Kreise ermittelt sind. Von der Bearbeitung der neuen deutschen Ausgabe wird demnach fürs Erste noch keine Rede sein können, auch der Zeitpunkt, wann dieselbe in Angriff genommen werden kann, ist vorerst noch nicht festzustellen.

Seinen wichtigsten Stützpunkt findet der Handel Bremens im Verkehr mit den Vereinigten Staaten von Amerika. Der Durchschnittswerth der Ein- und Ausfuhr von und nach diesem Lande stellt sich in Millionen Mark angegeben wie folgt:

In den Jahren	Einfuhr	Ausfuhr
1847-51	14,4	21,2
1857-61	54,0	38,0
1867-71	92,4	70,0
1877-81	166,7	71,3
1882-86	154,1	90,1
1887-91	192,0	100,8
1892-96	213,2	117,4

Nahezu stationär geblieben ist der Handel nach Westindien, die Ausfuhr dorthin steht noch auf der-

selben Höhe, wie in den Jahren 1847-51 während die Einfuhr sich um ein Unbedeutendes gehoben hat. Einen mächtigen Aufschwung hat dagegen der Verkehr mit Südamerika genommen, der in der Einfuhr seit 1847 von 4 Millionen Mark auf 66 Millionen gestiegen ist. Die Ausfuhr dorthin hat sich dagegen nicht in dem Maasse gehoben, wie die Einfuhr. In den Jahren 1847-51 wurden Waaren im Werthe von 1,5 Mill. dorthin exportirt, 1892-96 war der Werth auf 14,3 Mill. gestiegen.

Die Bremer Handelskammer veröffentlicht im Anschluss an ihren Thätigkeitsbericht für das Jahr 1896 eine statistische Uebersicht über Bremens Handel und Schifffahrt. Die Bremer Seeflotte hat sich seit dem Jahre 1892 um 41 Fahrzeuge und 15 857 Registertons vermehrt. Unter den Veränderungen im Schiffsbestand entfallen die Zunahmen vorzugsweise auf Dampfer, deren Zahl im Verlauf der fünf Jahre 1892/96 von 180 mit 201 124 Registertons auf 221 mit 226 047 Registertons netto gestiegen ist. Die Zahl der Vollschiffe ist bei gleichbleibendem Raumgehalt von 77 auf 73 zurückgegangen. Barken waren im Jahre 1892 59 im Bremischen Register verzeichnet, im verflossenen Jahre dagegen nur 44. Die Kategorie der Briggs ist seit dem Jahre 1895 aus der Schiffsliste verschwunden. Die Flotte des Norddeutschen Lloyd zählte zu Ende des Jahres 1896 48 Seedampfer mit 207 621 Brutto-Tons. Die grossartigen Neubauten, welche diese Gesellschaft in letzter Zeit bestellt, werden erst in diesem Jahre in Dienst treten und alsdann am Ende des laufenden Jahres einen bedeutend höheren Schiffsbestand und Tonnengehalt für diese Rhoderei ergeben. Die „Hansa“ verfügt über einen Schiffspark von 35 Dampfern mit 50 680 Reg.-Tons. „Neptun“ über 33 Dampfer mit 11 475 Tons.

Japan, das sich neuerdings bemüht in der Schifffahrt es den europäischen Nationen gleich zu thun, hat unter anderen neuen Institutionen auch eine Klassifikations-Gesellschaft ins Leben gerufen den Japanischen Lloyd. Die Aufträge für Neubauten, die in der letzten Zeit vom Lande der aufgehenden Sonne nach Europa, vorzugsweise nach Grossbritannien gewandert sind, sind sämmtlich unter der Bedingung gegeben, dass nach dem japanischen Lloyd gebaut werde. Die Vorschriften der Japaner verursachen nun den britischen Schiffbauern, die sich auf derartige Kontrakte eingelassen nicht selten bedenkliche Kopfschmerzen. Was der britische Lloyd und die übrigen Gesellschaften auf Grund langjähriger und reicher Erfahrungen als praktisch und dienlich gefunden, das genügt den Japanern nicht und sie haben dazu noch Ver-

beeinflusst, die mehr von Selbstbewusstsein als von reinem Verstand für Schiffbau zeugen. Vorzüglich wird es da theuere Erfahrungen, erst für die Schiffbauer und später erst recht für die Japaner geben.

Ein neues Fischerei-Unternehmen für die Islandfischerei ist augenblicklich im Entstehen begriffen und wird voraussichtlich dadurch, dass sich dänische, deutsche und englische Kapitalisten daran betheiligen einen internationalen Charakter annehmen. Der Sitz der Gesellschaft wird wahrscheinlich Esbjerg, auf alle Fälle aber ein dänischer Hafen sein, ebenso wie alle an dem Unternehmen betheiligten Dampfer die dänische Flagge führen werden. Auf Island werden Depots für Kohlen, Eis, Proviant u. s. w. angelegt; der Fischereibetrieb wird dann in der Weise geregelt, dass die fischenden Dampfer während der ganzen Fangperiode bei Island bleiben und ein von englischer Seite zur Verfügung gestellter Jäger die Ergebnisse des Fanges an die Küste bringt. Da der grösste Theil des erforderlichen Kapitals bereits vorhanden ist, so beabsichtigt man noch in diesem Jahre den Betrieb zu eröffnen, weil nach der Konstituierung der Gesellschaft nur noch die Vollendung der vorher erwähnten Bauten auf Island erforderlich, während das schwimmende Inventar jederzeit bereit ist.

Das Fischen in der Firth of Moray ist von Seiten der deutschen Fischdampfer als beendet zu betrachten; einestheils weil der Fang nicht wie man vermuthet ein vortheilhafter ist, anderntheils weil in Folge des dort herrschenden unreinen Grundes viele Netze verloren gehen. Ausser diesen angeführten Gründen kommt als Hauptsache hinzu, dass die deutschen Dampfer sich der Gefahr aussetzen könnten, als Friedensstörer bezeichnet zu werden und für die Engländer, welche die Verordnungen der eigenen Behörden nicht beachten, das Odium des verursachten Misserfolgs der beabsichtigten Wirkung der Schonung auf sich laden.

Der auf der Werft des „Vulcan“ am 4. Mai vom Stapel gelaufene neue Doppelschraubenschnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm der Grosse“ ist als Hilfskreuzer für die Kaiserliche Marine vorgesehen und soll, soweit bis jetzt bekannt, 12 Schnellfeuergeschütze erhalten. Ebenso hat der auf der Werft von F. Schichau in Danzig im Bau befindliche Doppelschraubenschnelldampfer „Kaiser Friedrich“ Einrichtungen erhalten, welche ihn in den Stand setzen, Dienste als Hilfskreuzer zu verrichten.

## Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, London.

Unter den Gesetzentwürfen, mit welchen sich das im Januar zusammengetretene Parlament bisher beschäftigt hat, befindet sich zunächst die bereits aus dem letzten Jahre bekannte Marine Insurance Bill, welche das Seeverversicherungsrecht modificiren soll. Die zweite Lesung ist am 18. Februar im Oberhause genehmigt worden. Das Unterhaus hat die zweite Lesung der Factory Acts (Fishing Trade) Bill vorgenommen. Dieser Entwurf verdankt seine Entstehung den neuerdings aufgetauchten Zweifeln, ob im Hinblick auf die Vorschriften der Factory Acts Fische sofort beim Landen eingesalzen werden dürfen. Diese Zweifel haben bereits zu einer grösseren Anzahl von Strafverfolgungen Veranlassung gegeben. Der neue Entwurf wird diese Zweifel beseitigen und deutlich aussprechen, dass trotz der Factory Acts, das Einsalzen sofort beim Landen stattfinden darf. Als erste Frucht der Untersuchungen der Bemannungskommission hat die Regierung einen Gesetzentwurf ausarbeiten lassen, welcher die Schiffsinspectoren ermächtigen wird, ein Schiff auch dann am Auslaufen zu behindern, falls die Besatzung keine ausreichende ist. Nach einer Mittheilung der Regierung steht die Einbringung des Entwurfes noch in der heutigen Session zu erwarten. — Im Unterhause wurde die Regierung auf einen Passus im letzten Jahresberichte der Liverpool Steamship Owners Association aufmerksam gemacht. Danach sollen ausländische Schiffe, welche früher die britische Flagge führten, viel tiefer geladen ein- und auslaufen, als unter britischer Flagge statthaft sein würde. Die Regierung liess erwiedern, dass sie bestrebt sei, eine gleichmässige Behandlung ausländischer und britischer Schiffe herbeizuführen. Wegen zu tiefer Ladung seien 1896 40 ausländische und 11 britische Schiffe angehalten worden, und wegen Einlaufens mit vorschriftswidriger Deckladung sei man gegen ein britisches und 7 ausländische Schiffe eingeschritten. Das Handelsamt werde sich mit jedem zur Anzeige gelangenden Fall eingehend befassen; bezüglich des Auslaufens ausländischer Schiffe mit zu tiefer Ladung seien indessen die bestehenden Vorschriften als ausreichend anzusehen. Die Regierung erachtet es ferner für unnöthig, die heutigen Vorschriften über die Prüfung auf Farbenblindheit abzuändern. Das Prüfungssystem beruht auf einem Berichte der Royal Society-Kommission, welche zur Untersuchung der ganzen Materie besonders bestellt wurde. Nach einer Mittheilung der Regierung

wurden in den mit Ende 1895 abschliessenden 16 Monaten 6680 Personen untersucht und 101 als farbenblind beanstandet. 21 machten von ihrem Recht auf Wiederholung der Untersuchung Gebrauch und 8 bestanden die zweite Untersuchung. Die Regierung liess ferner erklären, dass sie in keiner Weise den Standpunkt zu verlassen gedenke, welchen sie im Verein mit den übrigen Mächten bezüglich der neuen, am 1. Juli in Kraft tretenden Vorschriften zur Verhinderung von Zusammenstössen zur See eingenommen habe. Wie im verflossenen Jahre, wird voraussichtlich auch im laufenden ein britischer Kreuzer den Fischfang in den isländischen Gewässern beaufsichtigen. Mehrfache Erwähnung im Unterhause wurde der „Dania“ zu Theil, einem dänischen Fischereifahrzeug, welches beim Fischen an der schottischen Küste auf verbotenem Wasser ertappt wurde. Die schottische Regierung beeilte sich, auf Grund des § 8 der Herring Fishery (Scotland) Act 1889 das Landen und den Verkauf des Fanges in Schottland zu untersagen. Die „Dania“ ging darauf nach Hull und landete dort ihren Fang. Die Regierung bemerkte mit Bezug auf diesen Fall, dass ihr nicht bekannt sei, dass unter ausländischen Fischereifahrzeugen eine allgemeine derartige Praxis bestehe; eine genügende Veranlassung zum legislatorischen Einschreiten liege zur Zeit nicht vor. — Die Einsetzung einer neuen Kommission zur Untersuchung der ganzen Frage nach der Fürsorge für die Küstenbeleuchtung hat die Regierung ebenfalls abgelehnt. Man wird sich erinnern, dass nach dem Berichte der Mercantile Marine Fund-Kommission während der letzten 10 Jahre die Einnahmen aus Leuchtgebühren durchschnittlich über £ 5 6000 mehr betragen haben, als die Küstenbeleuchtungsausgaben. Für die im Rothen Meere zu errichtenden Leuchthürme sind die erforderlichen Geldsummen bereits Seitens der ägyptischen Regierung beschafft; die diplomatischen Vertreter der Seemächte in Konstantinopel beschäftigen sich zur Zeit mit der Vorbereitung eines Abkommens, welches mit der Türkei zu schliessen ist, da die Leuchthürme auf türkischem Territorium errichtet werden sollen. Der Utopia-Prozess in Neapel wird von England aus mit besonderem Interesse verfolgt; der britische Konsul in Neapel ist vom auswärtigen Amte speciell angewiesen worden, dem Prozesse seine Aufmerksamkeit zuzuwenden. In Ausdehnung des in Dänkirchen gemachten Experimentes sollen auch in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam besondere Vertreter des englischen Handelsamts stationirt werden; man beabsichtigt diese Neuerung bereits im April zur Ausführung zu bringen.

Die deutsche Bark „Altair“ hat Veranlassung zu einer Gerichtsentscheidung gegeben, welche für Rhedereikreise als sehr bedeutsam angesehen wird.

Von dem „Blazer“ geschleppt, strandete der „Altair“ am 19. Januar früh Morgens etwa eine Viertelstunde vor dem Hochwasserstande südlich von der Humber-Mündung. Der in der Nähe beschäftigte Schlepper „Humber“ bot gegen Zahlung von £ 10 000 für die eine Fluth — ob erfolgreich oder nicht — seine Dienste an, eine Offerte, welche der „Altair“ annehmen musste, da sich abgesehen vom „Blazer“ andere Schlepper nicht in Sicht befanden. Die Bemühungen des „Blazer“ und „Humber“ blieben erfolglos; man sah sich genöthigt, den „Humber“ nach Grimsby zu senden, um weitere Schlepper zu engagiren. Die Zwischenzeit wurde benutzt, um den „Altair“ von einem Theil seiner Ladung zu befreien. Der Werth der gelöschten Ladung und Fracht wird auf £ 30 000 angegeben. Der „Humber“ kehrte mit dem „Gipsy King“ und dem „Southern Cross“ zurück, und den 4 Schleppern gelang es sofort, den „Altair“ flott zu machen. Ob schon der „Altair“ weitere Hilfleistungen nur von einem einzigen Schlepper wünschte, wurde die deutsche Bark von sämmtlichen 4 Schleppern zunächst nach Grimsby getaut; ein Schlepper beschaffte sodann einen Lootsen, und schliesslich schleppten alle 4 Schlepper den „Altair“ nach Hull. Das deutsche Schiff erlitt keinen Schaden; der geborgene Totalwerth wird auf £ 725 520 beziffert. Die Eigenthümer, Schiffer und Besatzungen der 4 Schlepper klagten auf Entschädigung gegen die Eigenthümer der deutschen Barke, ihrer Ladung und Fracht. Der Anspruch der Schlepper „Humber“, „Gipsy King“ und „Southern Cross“ wurde zugestanden; bezüglich dieser drei Schlepper blieb nur die Höhe der Entschädigung streitig. Der Anspruch des „Blazer“ wurde bestritten, mit der Begründung, dass er das Strandung verschuldet habe, unter gleichzeitiger Erhebung einer Widerklage auf Entschädigung. Das Gericht entschied zunächst, dass der unter Zwang mit dem „Humber“ geschlossene Specialvertrag offenbar unbillig und ungerecht und daher nicht verbindlich sei. Der „Humber“, welcher nur in Verbindung mit dem viel grösseren Schlepper „Blazer“ thätig geworden sei, habe ohne Specialvertrag bei erfolgreicher Bemühung nicht über £ 10 000 Hilfslohn erwarten können und wäre bei nicht erfolgreicher Bemühung ohne Specialvertrag nur eine geringe Remuneration erhalten haben. Hinzutrete, dass die Thätigkeit für den „Humber“ mit absolut keiner Gefahr verbunden gewesen sei. Anders würde die Sache liegen, wenn eine derartige Gefahr bestanden hätte und der „Altair“ den Specialvertrag deshalb vorgezogen haben würde, weil sonst bei erfolgreicher Bemühung ein höherer Hilfslohn zu zahlen gewesen wäre. Eine Anerkennung des fraglichen Specialvertrages würde einer Aufforderung an alle englischen Küstenschlepper gleichkommen, eine ohne jede Gefährdung mögliche



Hilfeleistung nur dann zu gewähren, falls ohne Rücksicht auf das Resultat die bei erfolgreicher Bemühung ohne Specialvertrag zu zahlende Summe zugesagt werde. Das Gericht erkannte dem „Humber“ für seine gesammten Hilfeleistungen bis zum Eintreffen mit der deutschen Bark vor Grimsby £ 8000 zu und billigte für die bis zu demselben Punkte geleisteten Hilfsdienste dem „Gipsy King“ £ 4000 und dem „Southern Cross“ £ 6000 zu. Für die weiteren Bemühungen wurden nur die Kosten eines zweiten Schleppers, nämlich £ 4000 bewilligt, ein Betrag, welcher auf die drei Schlepper vertheilt wurde und von den Eigenthümern allein zu zahlen war, da es sich um gewöhnliche Schleppgebühren und nicht um Hilflohn handelte. Es erübrigte, über den Klageanspruch des „Blazer“ und über die Widerklage zu entscheiden. Die Parteien waren zunächst darüber einverstanden, dass in Ermangelung eines Verschuldens auf Seiten des „Blazer“ dessen Dienstleistungen ausserhalb des Rahmens des Schleppvertrages fallen würden. Beklagte behaupteten indessen in erster Linie, dass der „Blazer“ allein den Unfall verschuldet habe; derselbe könne daher nicht nur keinen Hilflohn fordern, sondern hafte ausserdem wegen Nichterfüllung des Schleppvertrages auf Ersatz des entstandenen Schadens, insbesondere auf Erstattung der obigen, an die drei anderen Schlepper zu leistenden Zahlungen. Eventuell treffe den „Blazer“ doch ein Mitverschulden, welches bereits genüge, um den Anspruch auf Hilflohn auszuschliessen. Ein Schleppvertrag verpflichtet beide Fahrzeuge, die gehörige Geschicklichkeit und Sorgfalt aufzuwenden; keins darf dem anderen durch Nachlässigkeit unnöthige Gefahren verursachen oder eine Gefahr vergrössern, welche mit den übernommenen Aufgaben verbunden ist. Wird im Verlaufe der Ausführung des Schleppvertrages das eine Fahrzeug ohne Verschulden des anderen von einem unvermeidbaren Unfall betroffen, so entsteht gegen letzteres kein Klageanspruch. Wird dagegen dem einen Fahrzeug durch widerrechtliche Handlung des anderen ein Schaden zugefügt, so haftet letzteres, vorausgesetzt dass ersteres nicht durch eigene Nachlässigkeit zu dem Unfall beigetragen hat. Diese Sätze sind mehrfach von den höchsten englischen Gerichten als die maassgebenden bezeichnet worden. Der „Blazer“ wurde vom „Altair“ in Falmouth engagirt. Die Signale wurden vom „Blazer“ vorgeschlagen, dessen Schiffer erwähnte, er habe mehrfach und erst kürzlich die Fahrt zur Humbermündung gemacht, der Kurs wurde gleich beim Auslaufen aus Falmouth vom „Blazer“ bestimmt; der „Altair“ hat sich in den Kurs überhaupt nicht eingemischt. Am 18. Januar Abends änderte der „Blazer“ den Kurs, obwohl er nach Ansicht des Gerichts hätte wissen müssen, dass der neue Kurs

ein verkehrter war. Gelothet wurde nur vom „Altair“ aus, zum ersten Male am 19. Januar 3 Uhr 40 Minuten morgens und sodann in Zwischenräumen von 5—10 Minuten. Zuerst ergaben sich 8½ und dann stets 8 Faden, bis etwa um 5 Uhr 20 Minuten die Ziffer auf 7 Faden 4 Fuss herunterging. Während man sich anschickte, auf dem „Altair“ zu signalisiren, ertönte das Geräusch der Brandung und die Bark fuhr fest, während der „Blazer“ noch rechtzeitig den Kurs änderte und den Sand nur berührte. Nach Ansicht des Gerichts hätte auch vom „Blazer“ aus gelothet werden müssen. Diese Unterlassung und die verkehrte Kursänderung bekundeten Nachlässigkeit und hätten den Unfall herbeigeführt. Es frage sich jedoch, welches Schiff für die Kursänderung und die Unterlassung des Lothens verantwortlich zu machen sei. Kläger behaupteten, die Bark trage diese Verantwortung; sie habe die Navigirung kontrollirt und hätte rechtzeitig eingreifen sollen; dies sei unterlassen und müsse daher die Bark allein für den Unfall verantwortlich gemacht werden. Gerechtsseitig wurde anerkannt, dass ein Schlepper an sich unter der Kontrolle des getauten des Fahrzeuges steht. Praktisch könne man indessen dem Schlepper nicht fortgesetzt Kursinstructionen ertheilen; ausserdem sei es gerade bei Schleppverträgen der hier fraglichen Art üblich, den Kurs dem Schlepper zu überlassen und nur bei triftiger Veranlassung einzugreifen. Der „Blazer“ habe den Kurs bestimmt und nicht bloss erhaltene Kursinstructionen ausgeführt. Er sei daher für die gedachte Nachlässigkeit verantwortlich und könne sonach keinen Hilflohn beanspruchen. Als letzte Frage verblieb die Frage, ob, wie Kläger behaupteten, der Unfall durch Nachlässigkeit des „Altair“ mitverschuldet sei. Diese Frage wurde vom Gericht bejaht. Auch der Schiffer des „Altair“ hätte wissen müssen, dass der Kurs ein verkehrter war, und die Ergebnisse des Lothens hätten ihn veranlassen sollen, dem Schlepper rechtzeitig entsprechende Instructionen zu ertheilen. Würde man den „Altair“ von jeder Verschuldung freisprechen, so würde man damit den gefährlichen Satz aufstellen, dass beim Anlaufen eines nur unter Schwierigkeiten zu erreichenden Hafens trotz nebeliger Witterung ein getautes Fahrzeug den Kurs gänzlich seinem Schlepper überlassen dürfe. Die Behauptung der Beklagten, dass trotz ihrer eigenen Nachlässigkeit die Widerklage durchdringen müsse, da selbst, wenn sie nicht nachlässig gewesen wären, der Unfall passirt sein würde, fand gerichtsseitig keine Anerkennung. Die Bark würde nicht gestrandet sein, falls dieselbe nicht selbst nachlässig gewesen wäre; die Widerklage sei abzuweisen. (The Altair. 13. März 1897. High Court of Justice).

(Schluss folgt.)

## Der Golfstrom und seine Zuflüsse.

In den Jahren 1874—1882 sind in dem mexikanischen Golf während der Vermessungsarbeiten des Dampfers „Blake“ von Ligsbee und Bartlett zahlreiche Beobachtungen der Temperatur und der Dichtigkeit des Wassers angestellt worden, deren Bearbeitung zu lehrreichen Ergebnissen führte und auch unsere Leser gewiss interessiren wird.

Von den Meeresströmungen, welche die Wassermenge im Golfe beeinflussen, kommen die vom Karibischen Meere durch die Yukatanstrasse einfließende und die durch die Floridastrasse aufließende, nämlich der Golfstrom, in Betracht. Die einfließende Strömung ist die bei Weitem stärkste, welche während des langen Aufenthaltes des Dampfers „Blake“ in der Region des Golfstromes angetroffen wurde. Diese Strömung nimmt die ganze Breite des Yukatan-Kanals ein und entwickelt ihre grösste Stärke an ihrem westlichen Rande, also auf dem kürzesten Wege zum Golf. Die Strömungsgeschwindigkeit hat im Oberflächenwasser die grösste Kraft und nimmt bei zunehmender Tiefe sehr schnell ab, sodass in einer Tiefe von 250 bis 300 Faden vollständiges Stauwasser beobachtet werden konnte. Nach dem Austritt aus der Yukatanstrasse findet durch Ausbreiten der Strömung ebenfalls eine rasche Verminderung der Geschwindigkeit statt; nur längs der Nordseite der Campeche-Bank scheint die Strömung ihre erhebliche Stärke noch in grösserer Entfernung zu bewahren. Eine annähernde Berechnung des Quantums Wasser, welches die Yukatanstrasse in 24 Stunden passirt, ergiebt die ungeheure Menge von 2717 Kubikmeilen, eine Masse, welche hinreichen würde, den Spiegel des ganzen Golfes um sechs Fuss zu erhöhen. Die Messungen, welche von Lieutenant Pillsbury in demselben Jahre in der Floridastrasse, etwa 10 Meilen westlich von Havana gemacht wurden, zeigen, dass in 24 Stunden durch diese Strasse ungefähr 1800 Kubikmeilen Wasser aus dem Golf zum Atlantik abfliessen. Der Unterschied von etwa 900 Kubikmeilen im Zu- und Abfluss zwingt zu der Annahme, dass diese Quantität Wasser als Tiefseestromung vom Golf durch die Yukatanstrasse in das Karibische Meer zurückfliesst. Aus dem Verhältniss dieser Zahlen ergiebt sich, dass die allgemein angenommene Karibische Strömung durch die von den Winden angehäuften Wassermassen im nordwestlichen Theile dieses Meeres theilweise Berechtigung hat. Wäre dieses aber die einzige Ursache, so ist kein Grund für die Erklärung der Tiefgegenströmung vorhanden. Dahingegen ist die Annahme berechtigt, dass, falls Temperatur- und Dichtigkeitsunterschiede zwischen den Gewässern des Golfes und des Karibischen Meeres die alleinige Ursache wären, die Oberflächen- und die Gegenströmung annähernd gleiche Stärke haben müssten. Aus dem Verhältniss dieser entgegengesetzten Strömungen, wie es die Messungen ergeben, kann man schliessen, dass die mechanische Wirkung der Winde die Hauptveranlassung zur Yukatan-Strömung liefert, dass aber, im Falle einer andauernden Windstille, die verursachen würde, dass die Winde keinen Einfluss auf die Strömung üben, immerhin noch eine Oberflächenströmung vom Karibischen Meer nach dem Golf und eine Tiefseestromung in umgekehrter Richtung stattfinden würde, etwa in der Weise, wie solche zwischen dem Mittelmeere und dem Atlantischen Ocean bestehen.

Das frische Wasser, welches entweder durch Regen oder Flussentleerungen seinen Weg in den südwestlichen Theil des Golfes von Mexiko findet, geht vermöge seiner hohen Temperatur rasch in Seewasser über. Es behauptet seine Lage an der Oberfläche, absorbiert aber fortwährend Wärme und Salz von den tiefer liegenden Schichten; in Folge dieses Vorganges findet man eine dünne Schicht Wasser an der Oberfläche mit verhältnissmässig hoher Temperatur und hohem Salzgehalte, unterlagert von mächtigen Schichten aussergewöhnlich kalten Wassers. Bei einer Temperatur zwischen 27 und 32° C. an

der Oberfläche, sinkt die Temperatur in ca. 200 bis 230 Faden auf 7° C.

Das frische Wasser, welches seinen Zutritt im nördlichen Theil des Golfes findet, schwebt gleichfalls an der Oberfläche und zwar in Folge seines geringen specifischen Gewichtes oder Salzgehaltes, trotz seiner niedrigen Temperatur. Auf seiner Reise nach der Mitte des Golfes bewahrt das frische Wasser viel längere Zeit das Merkmal seines Ursprungs: niedriges specifisches Gewicht; nur allmählig entzieht es der Tiefe Salz und Wärme und erreicht erst am Ziele seiner Reise völlige Sättigung.

Den Weg des Mississippi-Wassers kann man noch auf Hunderte von Meilen von der Mündung durch den Golf verfolgen, dabei tritt das überraschende Ereigniss ein, dass das Flusswasser anstatt zur Floridastrasse zu fliessen nach Westen abbiegt und nach der Mitte des westlichen Golfes strömt. Anfangs war man geneigt, der Rotation der Erde und den herrschenden Winden gewissen Antheil an dieser Ablenkung zuzuschreiben, man ist aber schliesslich zu der Ueberzeugung gekommen, dass es deshalb nach Westen fliesst, weil es dort das niedrigste Niveau findet, indem der östliche Theil des Golfes durch die Yukatan-Strömung beherrscht wird. Trotz der Herrschaft dieser Strömung geht die Richtung der Oberflächentrifflung im westlichen und nördlichen Theile des Golfes im Allgemeinen nach der Floridastrasse, was wohl durch die in diesen Theilen des Golfes untere Richtung der Yukatan-Strömung zu erklären ist.

In seinem Vordringen gegen den herrschenden Nord- und Südost-Passat wird das auf der Reise zum Florida-Kanal begriffene Wasser einer sehr starken Verdunstung unterworfen. Infolge dieser Verdunstung wird das specifische Gewicht, resp. der Salzgehalt des Oberflächenwassers so erhöht, dass er nicht mehr schwimmend erhalten kann. Es sinkt und als schlechter Wärmeleiter trennt es sich schwer von der an der Oberfläche gewonnenen Wärme und trägt in bedeutender Weise einen grösseren Vorrath von Wärme als auf irgend eine andere Weise durch Fortpflanzung hätte durchdringen können. In dieser Weise erklärt es sich, dass wir im östlichen Theile des Golfes, nördlich vom Westende Cubas in einer Tiefe von 70 Faden Temperaturen von über 15° finden gegen 7° im westlichen Theile und 8° im Karibischen Meere.

Was den Zusammenhang des Yukatan- und des Golfstromes anbelangt, so ergab sich, dass der eigentliche Golfstrom als eine schwache Strömung von etwa 1½ Meile Geschwindigkeit am westlichen Eingange des Florida-Kanals entsteht; gewöhnlich hat die Achse der Strömung die Richtung vom Golfe, zuweilen aber neigt sie sich etwas nach der Seite der Yukatanstrasse. In der westlich von der Floridastrasse gelegenen Region konnten durchaus keine beständigen Strömungen festgestellt werden. Die Sachlage scheint etwa folgende zu sein: Wenn der Yukatan-Strom seine grösste Thätigkeit entwickelt, ergiesst sich das im nordwestlichen Karibischen Meere aufgestaute Wasser in den Golf von Mexiko und bewirkt eine Erhebung seines Wasserspiegels über den des Atlantischen Oceans; ein Theil dieses Wassers fliesst direkt nach der Floridastrasse, aber es ist nicht anzunehmen, dass dieser Theil erheblich grösser ist als die Quantität, welche andere Stellen im Golfe passirt die dieselbe Entfernung von der Yukatanstrasse haben. Der grössere Antheil des Wassers, welcher an der Entstehung des Golfstromes theilhaftig ist, kommt dem Bestreben des Golfes zu, sich von dem ihm aufgebürdeten Gewichte zu befreien. Der Yukatan-Strom ist aber sehr unstätig, zuweilen lässt seine Stärke um die Hälfte nach. Wenn dieses der Fall ist, so macht sich die Reaktion des Golfes dadurch geltend, dass er nicht nur alleinigen Besitz von der Yukatanstrasse nimmt, sondern auch oft den Yukatan-Strom in seinem eigentlichen Gebiete angreift und ihn an seiner schwächsten Stelle in das Karibische Meer zurückdrängt.

Am westlichen Anfange der Floridastrasse tritt der Golfstrom als eine schwache Strömung in's Leben — und es muss jetzt hinzugefügt werden, dass seine Wärmeausstrahlung beim Austritt seiner langen Wanderschaft durchaus nicht den Erwartungen entspricht, zu welchen sein Ruf berechtigt, wonach er aus dem Golf von Mexico nach dem östlichen Atlantischen Ocean eine Quantität Wärme hinüberführt, welche genügt das Klima des ganzen westlichen Europa bedeutend zu mildern. Die wahre Sachlage ist, dass der Nordatlantische Ocean an irgend einer Stelle in gleicher Breite ebensoviel Wärme besitzt, als dem Golfstrom bei seinem Entspringen zur Verfügung steht und was noch viel bezeichnender ist: die Wärme des Golfstromes ist nicht wie die des Oceans durch eine schützende Decke gebüht, sondern an der Oberfläche angesammelt, wo die Gefahr läuft durch Ausbreitung sich bald zu zerstreuen. Der Golfstrom biegt sich auf die Reise mit nicht mehr Wärme und Salz versehen, als ihm zu seinem eigenen Bedarf zureicht bis etwa zum Cap Florida. Muthig nimmt er sofort den Kampf auf gegen die kalten und salzarmen Gewässer, welche von der Floridabank herabsteigen und beinahe bis zur Mitte der Floridastrasse vorgedrungen sind. Bei seiner Ankunft in der Länge von Key-West hat er diese kalten Gewässer schon bis in die Nähe der Korallenriffe zurückgedrängt und bei seinem Eintreffen gegenüber Cap Florida hat er sie fast ganz aufgerieben. Hier nähert er sich während seines langen Laufes dem Lande am meisten (bis zu 15 Seemeilen) und bestreift die ganze Breite und Tiefe des Kanals. Durch fortwährenden Verlust von Wärme und Salzgehalt ist der Golfstrom allmählich so geschwächt, dass er ohne Verstärkung nicht mehr im Stande wäre, einen kräftigen Angriff abzuweisen. Glücklicherweise sind Verstärkungen zur Hand. Warme und salzreiche Wasser, welche längs der Westseite der Bahama Bank durch den Santarem Kanal langsam vorgedrungen sind vereinigen sich mit dem grossen Strome und stärken ihn wesentlich; noch bedeutendere Kräfte aber, vom Nordostpassat gesammelt, werden ihm am östlichen Eingange der Floridastrasse zugeführt.

Zeigt nun der Golfstrom zwischen der Floridastrasse und Cap Hatteras grosse Wärme und hohen Salzgehalt, so muss dafür eine besondere Quelle existiren. Auf diese weist Herr A. Lindenkohl, der die Bearbeitung der Beobachtungen, welche zu Bord des Expeditionsdampfers „Blake“ vorgenommen sind, entnommen hat, durch folgende Betrachtung hin: „Der Vorgang einer kräftigen durch die Winde begünstigten Verdunstung, die sie sich im südöstlichen Golf von Mexico findet, wiederholt sich unter dem Einfluss eines kräftigen und stetigen Passates in viel grossartigerem Maassstabe über die ganze Oberfläche des Atlantischen Oceans zwischen Bermuda und die den Südpolen der Union. Das in Folge dieser Verdunstung in die Tiefe sinkende Wasser verleiht den tieferen Schichten eine höhere Temperatur und einen grösseren Salzgehalt, als in irgend einem anderen Ocean angetroffen wird. Dieses warme Wasser, welches in einer Tiefe von 460 m. eine Temperatur von 15.5 bis 17.5° C. besitzt, nähert sich bis auf eine Entfernung von 40 geographischen Meilen den kalten Gewässern, welche von der Untiefe, die den Continent umsaunt, herabsteigen und in bezeichneter Tiefe nur eine Temperatur von 7° haben. Innerhalb dieses Raumes von 40 geographischen Meilen Breite findet nun ein Ausgleich von Temperatur und Salzgehalt statt, welcher am Meeresboden anfängt und durch die ganz überliegende Wassersäule fortschreitet, sie ganz neu konstituiert und das Phänomen hervorbringt, das wir Golfstrom nennen.“

## Der Untergang der „Minerva“.

Die seegerichtlichen Verhandlungen über den Verlust des englischen Schiffes „Minerva“, die in den letzten Tagen in

Glasgow stattfanden, haben in englischen Seemannskreisen grosse Aufmerksamkeit und Interesse hervorgerufen, sodass wir das Thema wichtig genug erachten auch hier erwähnt zu werden.

Der in Frage gestellte Dampfer im Jahre 1867 gebaut hatte einen Raumgehalt von 428 Tons. Das Schiff verliess Swansea Ende Januar d. J. und beabsichtigte nach dem Mittelmeer zu gehen. Vorher war in Swansea und in einem anderen englischen Hafen ein erheblicher Theil schwefelsauren Kupferoxyds eingenommen, welches theils in Fässern, theils in Säcken an Bord kam und im unteren Laderaum gut verstaut und mit Garnierung versehen war; der Rest der Ladung bestand aus Kohlen. Nach Verlauf weniger Tage nach dem Abgang von Swansea stellte sich beim Peilen des Bilgwassers heraus, dass der Wasserstand ein erheblicher sei und fortwährend zunahm, trotzdem die Pumpen ihre ganze Thätigkeit entwickelten. Nach vergeblichen Versuchen den Herd des Uebels zu entdecken, beschloss der Kapitän nach dem in der Nähe befindlichen Hafen Lissabon zu gehen und dort das Schiff trocken zu legen. Diese Absicht wurde ausgeführt und dabei ein 10" langes und 4" breites Loch in der Mitte einer unter der Wasserlinie befindlichen Platte entdeckt. Der Schiffsführer benachrichtigte auf telegraphischem Wege sofort seine Rhederei von dem Unglück, und erwähnte, dass ihm die Beschädigung unerklärlich, da das Schiff mit keinem Gegenstand, welcher das Loch hätte herbeiführen können, in Berührung gewesen sei. Auf diese Meldung wurde ihm folgende Drahtantwort zu Theil: „Minerva“ muss irgendwo aufgestossen sein, obgleich es nicht bemerkt wurde. Eine hierauf bezügliche Journaleintragung ist wünschenswerth. — Die Folge war, dass der gewünschte Journaleintrag vollzogen wurde. —

Der diesen Havariefall behandelnde Richter, tadelte in missbilligender Weise das in jeder Beziehung ungesetzliche Verfahren des Kapitäns eine Journaleintragung in der oben erwähnten Weise vorzunehmen. In einer weiteren Begründung wird ausdrücklich hervorgehoben, dass eine Journaleintragung sobald als möglich nach stattgefundenem Vorfall vollzogen werden müsse und zwar von dem Schiffsoffizier, welcher gegenwärtig ist, wenn eine Sache von solcher Wichtigkeit passirt, die eine Journaleintragung erfordert. Von der Entziehung des Patenten solle noch abgesehen werden. Das in der Platte vorgefundene Loch ist aller Wahrscheinlichkeit nicht durch Aufstossen des Schiffes gegen einen anderen Gegenstand passirt, denn sonst hätte die Schiffsmannschaft das die Collision verursachende Geräusch bemerken müssen. Der Richter macht jedoch auf einen anderen Umstand aufmerksam, welcher nur selten in Erwägung gezogen wird, er behauptet: wenn beim Einnehmen des schwefelsauren Kupferoxyds oder auch während der Reise Nässe, in Gestalt von Regen oder Spritzwasser, mit dem ätzenden Oxyd in Berührung kommt, so besitze das dadurch aufgelöste Metall eine ungeheure Zerstörungskraft, welche in wenigen Tagen die unter ihm befindlichen Eisenplatten zersetzen könne. Ein zu diesem Falle hinzugezogener Sachverständiger schreibt dem aufgelösten Oxyd eine bedeutende Zersetzungskraft zu, die sich besonders gegen Eisen äussert, jedoch würde nach seiner Meinung der Zerstörungsprocess eine bedeutend längere Zeit gebrauchen, um Platten von der ihm vorgelegten Stärke zerstören zu können. Der Richter hält trotz des Ausspruchs seitens des Chemikers seine Behauptung aufrecht.

Auf Wunsch der Eigenthümer werden die Reparaturarbeiten auf das Aeusserste beschleunigt, denn es wird beabsichtigt das Schiff so bald wie möglich einer Besichtigung im Dock in England zu unterziehen. Ein an die Unfallstelle entsandter Schiffsinspektor und mit ihm der Vertreter der Rhederei waren eifrig bemüht den Wünschen der Eigenthümer entgegenzukommen und drängten, dass das Schiff, nachdem das Loch mit einem Flecken versehen und eine Besichtigung von Nichtfachleuten stattgefunden, den Hafen verlassen und in See gehen



solle. Der Kapitän handelte, oder musste, den Ansichten seines Rheders gemäss handeln und verliess Lissabon in Begleitung eines anderen Dampfers bei frischem südlichen Wind. Am nächsten Tage kam ein Sturm zum Durchbruch, welcher in den folgenden Tagen eine orkanartige Gewalt annahm. Das Schiff arbeitete in der hohen und unregelmässigen See sehr stark. Am Nachmittage des dritten Tages platzte das Hauptdampfröhre und während man noch beschäftigt war den Schaden auszubessern dringt Wasser in den Maschinenraum. Das Schiff ist wieder leck gesprungen. Die Pumpen arbeiten mit aller Kraft, sind aber nicht im Stande Herr des eindringenden Wassers zu werden, denn dieses bricht sich bis in den Heizraum Bahn und löscht die Feuer aus. Die „Minerva“ befand sich in einem verzweifelten Zustande; der sie begleitende Dampfer war in Folge der hohen See aus Sicht gegangen. — Glücklicher Weise wurden die wiederholt aufsteigenden Nothsignale von dem in der Nähe befindlichen Dampfer „Bengar“ gesehen, der die Schiffbrüchigen rettete und vor dem Untergang bewahrte, welches Schicksal der „Minerva“ angesichts der geretteten Mannschaft zu Theil wurde.

Der in England eingetroffenen geretteten Besatzung der „Minerva“ wurde seitens des Richters ein Lob für ihren Muth und ihre Ausdauer zu Theil. Die Handlungsweise des Schiffsinstructors auf dessen Veranlassung hauptsächlich der Ausgang des Schiffes zurückzuführen war wurde in schärfster Weise einer Kritik unterzogen und erwähnt, dass sowohl der Schiffsinstructor, wie der dortige Vertreter der Rhederei von dem Vorwurf einer ungenügenden Besichtigung des Schiffes nicht freigesprochen werden könnten.

Mit Genugthuung ist zu begrüssen, dass die Annahme der Richter, welche dem Kupferoxyd eine so ausserordentliche Zerstörungskraft zuschrieben durch das abermalige Leckspringen, wobei das Schiff im Ballast lief, nicht stichhaltig bleibt. Hätte das Metall im aufgelösten Zustande wirklich die ihm zugeschriebenen schädlichen Eigenschaften, dann würden umständliche und kostspielige Vorsichtsmaassregeln beim Einnehmen einer solchen Ladung nothwendig werden.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Brake.

Die „Alida“, ein eisernes Vollschiiff von der Rhederei des Herrn E. Tobias-Brake kam in Ballast von Montevideo und sichtete am Abend des 29. September die chilenische Küste; bestimmt war das Schiff nach Iquique. Am 30. September segelte das Schiff bei mässigem südlichem Winde längs der Küste, abends um 6 Uhr peilte man das Feuer von Iquique in vier Meilen Abstand. Da Kapt. Trüper nicht mehr glaubte, den Hafen erreichen zu können, so liess er jetzt vom Lande abhalten und segelte so bis nachts 12 Uhr. Es war jetzt nahezu windstill; um nicht von der nördlichen Strömung am Hafen vorbei getrieben zu werden, liess jetzt der Kapitän wieder beidrehen und setzte den Kurs ONO auf Land zu. Das Feuer schätzte er in 12—14 Seemeilen Abstand NO $\frac{1}{2}$ O. Das Schiff machte bei der Windstille keine Fahrt. Der Kapitän überliess um 1 Uhr dem ersten Steuermann die Wache und ging zur Koje. Er sagt, er sei von 4 $\frac{1}{2}$  Uhr morgens bis 1 Uhr nachts ununterbrochen an Deck gewesen; da keinerlei Gefahr zu befürchten gewesen und ein Auffrischen des Windes erfahrungsgemäss erst gegen Morgen zu erwarten war, so habe er geglaubt, dem Steuermann, mit dem er immer zufrieden gewesen, die Wache überlassen zu dürfen. Steuermann Kollmann sagt aus, bis 2 Uhr sei es windstill geblieben. Dann sei eine Brise aufgekommen, er habe gegen 3 Uhr geloggt und 6 Knoten Fahrt gefunden. Da habe er die Kreuz- und Grossrahe back brassen lassen, 14 Minuten vor 4 Uhr habe die Logge 2 Meilen Fahrt angegeben. Ihm sei nicht der Gedanke gekommen, dass er zu

nahe an Land gekommen, darum habe er stets denselben Kurs gesteuert. Als er 10 Minuten vor 4 Uhr den Kapitän geweckt, habe er den Abstand vom Leuchfeuer von Iquique, das er stets im Auge gehabt, auf ca. 6 Meilen geschätzt. Der Steuermann bestreitet, vom Kapitän Ordre erhalten zu haben, das Feuer stets in derselben Peilung zu halten, auch will er vom Kapitän nicht aufgefordert sein, den Kapitän bei irgendwelchen Veränderungen zu wecken. Diesen Aussagen stehen die Behauptungen des Kapitäns und des zweiten Steuermanns gegenüber. Während der Kapitän sich ankleidete, war der zweite Steuermann an Deck gekommen. Ihm schien die Fahrt des Schiffes eine grössere, die Nähe des Landes besorgniserregend, sodass er Segel wegnehmen und das Ruder Hartbackbord legen liess. Kollmann ging, den Kapitän zu rufen; als beide an Deck kamen, war das Schiff bereits in der Brandung. Es stiess auf, war nicht abzubringen, und schon nach kurzer Zeit war man gezwungen, die „Alida“ zu verlassen, die total verloren war.

Der Reichscommissar führt den Unfall zurück auf die Nachlässigkeit und unvernünftige Navigirung, für die in erster Linie der erste Steuermann verantwortlich zu machen sei. Trotzdem der Wind zugenommen und das Schiff sich immer mehr dem Lande genähert, habe der Steuermann den Kurs unverändert beibehalten und jede Peilung unterlassen. Er beantrage, dem Steuermann sowohl das Schiffer- als das Steuermannspatent zu entziehen. Dem Kapt. Trüper beantrage er das Schifferpatent zu entziehen, da er sich wenige Stunden vor der Ankunft im Hafen schlafen gelegt. Wäre er an Deck gewesen, so hätte sich der Unfall nicht ereignet.

Kapt. Trüper betont dem gegenüber, dass alle Umstände so günstig gewesen, dass er ohne jede Besorgniss dem Steuermann die Aufsicht habe übertragen können; er sei am Tage zuvor stark in Anspruch genommen und daher sehr ermüdet gewesen. — Der Spruch des Seeamts lautet: „Das Braker Vollschiiff „Alida“ ist am 1. October 1906 morgens 4 Uhr auf der Halbinsel Cavantja, südlich von Iquique, gestrandet und total verloren. Das Verschulden an diesem Unfall trifft in erster Linie den ersten Steuermann Kollmann aus Bremen, der in Sicht des Leuchtfuers von Iquique bis zur Strandung trotz zunehmender Brise unverändert den Kurs beibehielt, ohne den Standpunkt des Schiffes festzustellen und ohne den Kapitän zu wecken. Ihm ist die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes zu entziehen, zu belassen dagegen ist ihm das Steuermannspatent. Kapt. Trüper hätte vorsichtiger gehandelt, wenn er sich nicht zur Koje gelegt hätte, da er dem Lande nahe und nur einige Stunden vom Hafen entfernt war. Es ist dies als eine Gleichgültigkeit zu tadeln. Zu entschuldigen ist er, weil er sich auf den Steuermann glauben verlassen zu konnte, weil Windstille war und weil das Feuer deutlich zu sehen war. Es ist ihm daher die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes zu belassen.“

## Vermischtes.

Die bis Ende März dieses Jahres in Frankreich gebauten Schiffe weisen einen grösseren Raumgehalt auf, wie die von fremden Werften abgelieferten Fahrzeuge. Dieser Aufschwung des französischen Schiffsbauwesens ist von bemerkenswerthester Bedeutung, da ein ähnliches Resultat in den letzten Jahren nicht aufzuweisen war. Die Gesamtzahl der im vorigen Jahre für französische Rhedereien gebauten Schiffe betrug 227, welche einen Raumgehalt von 23 826 Tons enthalten; während im Auslande nur 25 Schiffe mit 13 258 Tons gebaut oder gekauft sind. Zwischen den Letzteren befanden sich 7 eiserne und stählerne Dampfer (10 942 Tons) gegen 13 Dampfer (1961 Tons) französischer Construction. Ausserdem waren 6 Segelschiffe (13 334 Tons) in Frankreich gebaut und nur ein

Tons grosser Segler im Kontinent. Der grösste Dampfer hatte ein Displacement von 4222,65 Reg.-Tons und ist in Marseille beheimatet.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen der grossen deutschen Classificationsgesellschaft sind in der Zeit vom 1. bis 30. April 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet worden: Totalverluste an Dampfern wurden in der erwähnten Zeit 1897 in Güssen 17, an Segelschiffen 71 gemeldet. Im Jahre 1896 dritten Totalverluste 9 Dampfer und 44 Segler. Die Totalverluste, nach den verschiedenen Flaggen geordnet, ergeben folgende Zahlen:

	Dampfer	Segler
Amerikanische	2	5
Brasilianische	3	—
Britische	8	15
Dänische	—	7
Deutsche	—	5
Französische	2	5
Griechische	2	2
Italienische	—	3
Niederländische	—	2
Norwegische	—	19
Russische	—	1
Schwedische	—	4
Spanische	—	1
Unbekannt	—	2

Verluste waren 1897 bei 288 Dampfern und 226 Seglern, 1896 bei 224 Dampfern und 149 Seglern gemeldet. Wiederum Norwegen in den Segelschiffs-Verlustlisten den ersten Rang ein. Auf diese Weise ist es auch nur möglich, die „Kisten“ endlich aus der Welt zu schaffen.

**Die türkische Handelsstatistik.** Die Generalverwaltung der indirekten Abgaben hat soeben die offizielle Statistik über den Handel der Türkei im Finanzjahre 1309 (13. März 1893 bis 12. März 1894) veröffentlicht.

Wenn diese Publikation auch angesichts ihres verspäteten Erscheinens nur rein historisches Interesse besitzt, so hat doch die Untersuchung über den Charakter der türkischen Statistik einen praktischen Werth. Sie dürfte die Gesamthandelsbewegung einigermaassen richtig widerspiegeln, wenn sie auch die Theilnahme der einzelnen Provinzenländer nicht richtig zeigt, da die türkische Zollverwaltung die Herkunft der ankommenden Waaren nach der Flagge des einführenden Schiffes bestimmt. Wie wenig eine solche Auffassung berechtigt ist, zeigt beispielsweise daraus hervor, dass von den aus Deutschland in die Levante spedirten Waaren, wie fachmännische Bestimmungen feststellen, dem Werthe nach 40% via Triest unter österreichischer und italienischer Flagge, 10% unter holländischer, 20% via Antwerpen unter verschiedener, und 20% unter deutscher Flagge ausgeshifft werden. Es ist versucht worden, einen Anhaltspunkt für die deutsche Statistik nach der Türkei in der Weise zu finden, dass man Einfuhren unter deutscher, österreichischer, belgischer, holländischer Flagge zusammennahm und gewisse Procentsätze für jedes Land ansetzte. Selbst wenn man Oesterreich, Belgien, Holland ihren Antheil an den unter ihrer Flagge gebrachten Waaren genau zumessen könnte und den Rest Deutschland zu unter eigener Flagge gebrachten Importen gut schriebe, wäre die Zahl immer noch nicht erschöpfend, weil bekanntlich in Antwerpen auch viele englische etc. Schiffe alle möglichen Waaren mitnehmen. Bei dieser Betrachtung wird der Zwischenhandel mit deutschen Waaren in England, Belgien, Oesterreich nach der Levante keine besondere Rücksicht genommen. Vom Gesichtspunkte der Einregistrirung nach der Flagge des zuführenden Schiffes muss man deshalb die türkischen Ziffern betrachten; um ein praktisches Beispiel

zu geben: Englands Handelsbewegung mit der Türkei erscheint nach der türkischen Statistik viel grösser, als sie thatsächlich ist, weil englische Schiffe viele, nicht in England fabricirten Güter bringen, und aus der Türkei viele, nicht nach England bestimmte Frachten mitnehmen; Deutschlands Handelsbewegung ist viel grösser, als die türkische Statistik aufweist, nachdem der grössere Theil seiner türkischen Exporte und Importe durch fremde Schiffe besorgt wird.

Nachstehend geben wir die Resultate der türkischen Handelsstatistik, welche nur nach den oben entwickelten Grundsätzen zu betrachten ist. Uebrigens ist zu beachten, dass Cigarren, Schnupf- und Kautabake, für die Regierung bestimmte Waffen und Kriegswerkzeuge, an die Botschaften, Konsulate, Schulen und religiöse Etablissements adressirte Gegenstände, landwirthschaftliche Geräte, Eisenbahn- und Fabrikmaterial, insoweit diese Artikel vom Einfuhrzoll befreit sind, nicht mit einbegriffen sind.

#### A. Einfuhr in die Türkei. Werthe in Millionen Piastern.

	1307 (1891)	1308 (1892)	1309 (1893)
Deutschland	18,4	27,9	28,1
Oesterr. Ung.	459,7	509,9	516,3
Belgien	64,6	66,7	66,5
England	1.020,1	978,1	905,4
Frankreich	303,1	296,2	296,6
Griechenland	42,2	37,2	42,8
Holland	12,1	12,4	13,7
Italien	57,6	58,0	62,4
Persien	65,3	55,8	67,1
Rumänien	45,9	57,7	71,4
Russland	186,8	128,9	150,4
Aegypten	61,7	66,4	61,3
Bulgarien	94	124,4	123,1

Ferner Dänemark, Spanien, Vereinigte Staaten, Montenegro, Bulgarien, Schweden, Samos, Serbien und Tunis zusammen 1891 23,9; 1892 22,9; 1893 10,5.

#### B. Ausfuhr aus der Türkei. Werthe in Millionen Piastern.

	1307 (1891)	1308 (1892)	1309 (1893)
Deutschland	13,9	31,6	29,4
Oesterr. Ung.	123,2	151,1	132,8
England	686,3	701,9	573,5
Frankreich	450,7	380,0	355,8
Griechenland	54,7	41,3	23,3
Holland	23,5	42,9	39,6
Italien	54,3	78,4	46,9
Rumänien	29,1	23,6	23,8
Russland	25,3	32,1	33,5
Bulgarien	40,2	42,9	42,9
Ver. Staaten	23,2	16,3	15,0

Ferner: Belgien, Tunis, Persien, Serbien, Aegypten, Dänemark, Spanien, Montenegro, Schweden und Samos zusammen 1891 11,2; 1892 14,2; 1893 10,0.

Es wäre falsch, wollte man annehmen, dass Deutschlands Import nach der Türkei von 1891 auf 1893 die grosse procentuale Steigerung erfahren habe, welche oben erscheint. Es ist ja durchaus richtig, dass Deutschlands Handel nach dem Orient im letzten Decennium eine hervorragende Ausdehnung genommen hat. Dies illustriren auch die Ergebnisse der Publikationen des Kaiserlich Deutschen statistischen Amtes, obgleich diese, wie schon in den Motiven zum deutsch-türkischen Handelsvertrag amtlich zugestanden wird, ebensowenig ein nur einigermaassen zutreffendes Bild geben. Das Kaiserliche statistische Amt giebt die Handelsbewegung Deutschlands mit der Türkei im beregtem Zeitraume folgendermaassen an (Werthe in Tausend Mark):

	Einfuhr		Ausfuhr	
	Gesammt-Special Handel		Gesammt-Special Handel	
1891	15.555	13.877	38.652	37.027
1893	17.151	16.566	42.191	40.960

Des ganzen Räthsels Lösung liegt eben darin, dass die deutsche Levante-Linie im Sommer 1890 (1306) ihre Fahrten aufnahm. Dies wird noch mehr evident, wenn man noch 2 Jahre weiter zurückgeht: 1889 (1305) verzeichnet die türkische Statistik Deutschlands Bethheiligung an der Einfuhr mit 2 1/2 Mill. Piaster, 1890 (1306) mit 6 1/2 Mill. Piaster. Es ist klar, dass sich der deutsche Export nach der Türkei in einem Jahr nicht nahezu verdreifacht hat, (die Reichsstatistik giebt 29 : 36 Mill. Mark), aber ebenso klar liegt der Grund der immensen Steigerung der türkischen Statistik darin, dass von August 1890 durch Schaffung der Levante-Linie mehr deutsche Waaren unter deutscher Flagge nach der Türkei kamen, womit keineswegs bewiesen ist, dass die Levante-Linie irgendwelchen Einfluss auf die Hebung der deutschen Ausfuhr nach der Levante genommen hat.

Wie der „Bremer Courier“ von authentischer Seite erfährt, wird die Postdampfer-Subventionsvorlage in der gegenwärtigen Tagung des Reichstages wegen der fortgesetzten Beschlussunfähigkeit nicht mehr im Plenum zur Berathung kommen, aber in der Herbstsession einen der ersten Gegenstände der Berathung bilden. Es liegt begründete Hoffnung vor, dass bis dahin die Situation in der Subventionsfrage derart geklärt wird, dass die Chancen für die Annahme der Vorlage als sehr günstig zu bezeichnen sind.

**Japan und der deutsche Schiffsbau.** Die japanische Marineverwaltung hat sich nunmehr auch dem deutschen Schiffsbau zugewendet. Nachdem den englischen Werften bedeutende Aufträge für den Bau grosser Panzerschiffe und Kreuzer zugewiesen sind, ist neuerdings der bekannten deutschen Werft von Schichau-Elbing der Bau einer aus 1 Torpedokreuzer und 6 Torpedobooten bestehenden Torpedobootsdivision übertragen worden. Bei Vergebung der Aufträge für grössere Schiffe wurden die deutschen Werften fortgesetzt ausser Acht gelassen, obwohl die Japaner in der vielbesprochenen Schlacht am Jalufusse erfahren hatten, dass ihre Marine trotz der weit überlegenen Seetaktik mit den auf deutschen Werften für China erbauten Panzern nicht fertig werden konnten. In neuerer Zeit hat die japanische Marineverwaltung dem deutschen Kriegsschiffbau mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Sie gab nicht nur ihrer Gesandtschaft in Berlin einen Marine-Attaché, sondern liess auch im vorigen Jahre den Fregatten-Kapitän Sakamoto eine längere Studienreise zur Besichtigung der deutschen Reichskriegswerften, des neuesten Flottenmaterials und der im Bau befindlichen Panzer und Kreuzer unternehmen. Ebenso nahmen der Kapitän Urju und die Marine-Ingenieure Obata und Oki verschiedene Privatwerften, die den Kriegsschiffbau betreiben, eingehend in Augenschein, um sich von der Leistungsfähigkeit der deutschen Werften zu überzeugen. Die Zuwendung des obengenannten Auftrags für die japanische Marine ist ein neuer Beweis der Anerkennung für die Vollwerthigkeit des deutschen Schiffsmaterials und es steht zu hoffen, dass dieser ersten Bestellung weitere folgen werden. Insbesondere gilt dies von dem Bauauftrag für ein erstklassiges Panzerschiff von 10 000 Tons, der scheinbar dem Vulkan-Stettin zugedacht ist. Die Aussicht auf eine weitere Zuweisung von Bestellungen rechtfertigt sich auch darin, dass 4 japanische Ingenieure, die Marine-Oberingenieure Dr. Ueno und Dr. Kojama und die Marine-Unteringenieure Senkura und Nagato zur Besichtigung des Baues von Kriegsschiffen zu 2—3jährigem Aufenthalt in Deutschland eingetroffen sind. Dieselben haben auch den Auftrag, die Bestellung des genannten grossen Panzerschiffes nach Anweisung der japanischen Marinebehörde zu beschaffen und

den Bauvertrag abzuschliessen. Die Gewinnung von grösseren Bauten für die japanische Marine wäre jedenfalls ein recht bedeutsamer Erfolg für den deutschen Schiffbau.

**Ein schwimmender Dampfkrahn von 35 Tons Tragfähigkeit,** der auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik von Gehr. Sachsenberg in Rosslau a. d. Ober-Elbe im Auftrage der Maschinenfabrik von Luther in Braunschweig erbaut wurde, um in Brasilien im Hafen von La Plata Verwendung zu finden, liegt zur Zeit im Hamburger Hafen und wird im Reibersbarg bei der Werft von B. Wencke Söhne seeklar gemacht, um sodann im Tau eines Dampfers der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrt-Gesellschaft nach seinem Bestimmungsort geschleppt zu werden. Der Krahn befindet sich auf einem Fahrzeuge aus Stahl von 35 m Länge und 13 m Breite. Um sich selbstthätig von einem Orte zum anderen begeben zu können, ist das Fahrzeug mit Doppelschrauben und einer Schiffsmaschine von 240 indicirten Pferdekraften versehen, die das Schiff eine Fahrgeschwindigkeit von 6 Seemeilen in der Stunde geben sollen. Bei voller Ausrüstung soll es einen Tiefgang von 2.50 m haben. Im Innern des Fahrzeuges sind comfortable, luftige Logisräume; hinten für Kapitän, Steuermann und Maschinisten; vorn für die Heizer und die Decksmannschaft. Während der Reise über See im Tau des Dampfers wird die Mannschaft 14 Mann stark sein. Getauft ist das Schiff nach seinem Bestimmungsort worden, indem es den Namen „Patria La Plata“ erhalten hat. Der Krahn selbst wird mittschiffs auf einem erhöhten Podest aufstellung finden, denn er ist drehbar. Der Ausleger ist 25 m lang und reicht 13 m weit vom Schiffskörper ab; aus diesem Grunde hat das Fahrzeug auch eine im Verhältniss zur Länge ungewöhnliche Breite erhalten. Zur Zeit werden sämtliche Theile des Kranes an Deck des Schiffes verstaut, um dieses seetüchtig zu machen.

**Schiffbau.** Der auf der Werft der Herren Blohm & Voß für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft erbaute Dampfer „Pernambuco“ wurde glücklich vom Stapel gelassen. Der Dampfer, welcher zwischen Hamburg und Südamerika verkehren soll, ist mit neuesten Einrichtungen versehen; er hat eine Länge von 375 Fuss, eine Breite von 30 Fuss und eine Tiefe von 30 Fuss. Derselbe wird 6150 Tonnen Brutto und einen Nettonraumgehalt von 3200 Registertons haben. Er erhält eine Compoundmaschine von 1500 indicirten Pferdekraften wodurch das Schiff in den Stand gesetzt werden soll, mit voller Ladung 11 Knoten Fahrgeschwindigkeit per Stunde machen zu können. Der Dampfer ist für einige Kajüten- und mehrere hundert Zwischendecks-Passagiere eingerichtet.

**Ueber ein gefangenes Seeschlangen-Paar** schreibt Stangen „Reise- und Verkehrs-Ztg.“: Die Seeschlange sieht im Wasser grösser aus, als sie thatsächlich ist, — so lautet das allgemeine Zugeständniss, das man fürderhin den Spöttern und Ungläubigen machen kann. Dass sie wirklich existirt, kann nach dem ausserordentlichen Fange zweier Fischer von Tacoma im Sta. Washington, nicht mehr bezweifelt werden. Den Betreffenden ist es nämlich gelungen, in einem Arme des Puget-Sundes gleich ein Paar dieser Ungeheuer zu fangen und photographische Aufnahmen stehen beweisskräftig zur Verfügung. Zuging das Weibchen zufällig ins Netz und wurde nach verzweifelter Gegenwehr ans Land gezogen. Seine Anstrengungen lockten das Männchen herbei, und auch dieses wurde nach stündigem Kampfe, wobei es einen eisenbeschlagenen Rasthaken durchbiss, Beute der Fischer. Die Verletzungen, die den Haken verursachten nach sechs Tagen den Tod des Thieres, das Weibchen aber konnte am Leben erhalten werden und dient nun Ausstellungszwecken. Länge und Grösse der Ungeheuer sind verschieden. Das Weibchen misst 9 Fuss 11 Zoll, das Männchen nur 8 Fuss 2 Zoll, doch ist der Körper



letzteren stärker und von grösserem Gewicht. Direct hinter dem Kopfe beträgt der Umfang 27 Zoll und nimmt bei 4 Fuss bis zu 18 Zoll ab; dann folgt ein bedeutend dünnerer, aber kräftiger Schwanz, in der Form wie derjenige eines Aales. Eine lange, scharfe Rückenflosse läuft über den Körper, eine ähnliche Flosse unterhalb des Schwanzes. Die Seitenflossen befinden sich direct hinter dem Kopfe. Das Ungeheuerliche des Thieres ist der Kopf. Derselbe ist demjenigen einer grossen Bulldogge nicht unähnlich und nimmt einen erschreckenden Ausdruck an, wenn sich die beiden Kiefern öffnen und die furchtbaren, scharfen Zähne sichtbar werden. Man begreift, dass das plötzliche Auftauchen eines derartigen Kopfes neben einem Boote wohl geeignet ist, die Insassen mit Grauen zu erfüllen und zu manchem übertriebenen Schauerbericht Anlass gegeben haben mag. (? D. R.)

Auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde fand der Stapellauf eines für Rechnung des Norddeutschen Lloyd neuerbauten Doppelschrauben-Passagier- und Frachtdampfers für die Brasilfahrt statt. Die Firma Joh. C. Tecklenborg, seit Kurzem in eine Actiengesellschaft umgewandelt, gehört zu den ältesten Schiffswerften an der Weser und nimmt insbesondere wegen ihrer sorgfältigen Eisenarbeiten eine hervorragende Stellung ein. Der neue Täufeling ist einer der grössten Dampfer, welche bisher auf dieser Werft gebaut worden sind. Bei einer Länge von 93,8 m, einer Breite von 12,85 m und einer Rauminhalt von 7,52 m beträgt der Raumgehalt des nach der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd ganz aus Stahl erbauten Schiffes 3500 Reg.-Tonnen, die Tragfähigkeit 4000 Tonnen. Der Dampfer erhält zwei von einander getrennte dreifache Expansionsmaschinen mit zusammen etwa 1600 Pferdekräften, welche denselben eine Geschwindigkeit von ca. 12 Meilen in der Stunde verleihen werden. Die Taufe des Dampfers vollzog Fräulein Emma Lürman, Tochter des Herrn Generalconsul Th. Lürman aus Bremen. Nach einer vortrefflichen, mit weithin vernehmbarer Stimme gesprochenen Taufrede erhielt das Schiff den Namen „Mainz“. Mögen diesem jüngsten Erzeugniss unserer heimischen Schiffbauindustrie immer neue und grössere Aufträge folgen.

### Kleine Mittheilungen.

Die „Loreley“, das ehemalige Stationsschiff der deutschen Botschaft in Konstantinopel, welche im October vorigen Jahres an eine Hamburger Firma verkauft wurde, ist vor Kurzem in den Besitz einer Firma in Genua übergegangen, wöhlwegen die Armirung, drei Krupp'sche Geschütze nebst Munition, von der Türkischen Regierung gekauft wurden.

Seit Beginn des Türkisch-Griechischen Krieges haben sich die meisten griechischen und mehrere türkische Fahrzeuge unter rumänische Flagge gestellt, dem Gebote der Einfachheit und Billigkeit folgend.

Die Khedivie-Linie aus Konstantinopel, die ihren Betrieb einzustellen hatte, theilt jetzt mit, dass sie die regelmässigen Fahrten zwischen Alexandrien und Konstantinopel wieder aufnimmt.

Das englische „Board of Trade“ hat einen Vertreter nach Hamburg gesandt, der denjenigen englischen Seeleuten die nach stattgefundener Abmusterung den Wunsch äussern sofort nach England zurückzukehren, zur Ausführung dieser Absicht in jeder Weise behülflich sein wird. Der in eine blaue Uniform gekleidete Beamte, dessen Mütze die Bezeichnung „Board of Trade“ führt, hat von der Polizei die Befugniss zum sofortigen Betreten der ankommenden Schiffe erhalten. Am Rockkragen befinden sich in Goldstickerei die Worte „English Consulate“.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 19. Mai. Als Mitglied in den Verein wurde Kapt. Röhrden vom Dampfer „Etruria“ aufgenommen, und ein Herr zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen lagen vor: Eine Zusammenstellung der Entfernungen einzelner Häfen für den Dampferverkehr, von der Deutschen Seewarte; ein Schreiben vom Reichsamt des Innern, in dem die Wegerechtsfrage der Fischdampfer noch einmal einer Besprechung unterzogen und auf die erfolgreichen Bemühungen in Bezug auf diesen Gegenstand bei englischen Fischereiinteressenten und Rhedereikreisen, seitens Herrn Spillmann aus Bremerhaven aufmerksam gemacht wird. Der Vorsitzende liest einen Brief Herrn Spillmann's vor, in dem Schreiber besonders eine freundliche Aufnahme und bereitwilliges Entgegenkommen seitens der dabei interessierten englischen Kreise hervorhebt und die Hoffnung ausspricht, dass in absehbarer Zeit eine Verständigung über die Wegerechtsfrage zu erzielen sei. Der Vorsitzende theilt das Ableben eines seit der Gründung des Vereins angehörigen Mitgliedes, des Herrn Kapt. Emil Schultz mit; die Versammlung ehrte das Andenken des Verstorbenen in üblicher Weise. Ausserdem wird noch über die Ende Juni beabsichtigte Vergnügungsausfahrt des Vereins gesprochen und die Sitzung geschlossen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 13. Mai. Die Versammlung war sehr zahlreich besucht. Nachdem zunächst die Aufnahme von 6 neuen Mitgliedern erfolgt war, wurden die Eingänge erörtert, und zwar drei Schreiben von Mitgliedern aus Jaluit und Hongkong; je ein solches eines Herrn aus Elbing und des Kaiserl. Kanal-Amtes zu Kiel sowie die Pilot Chart of the North Atlantic vom Mai d. J. Hierauf theilte der Vorsitzende mit, dass verschiedene Aufträge betreffs Besetzung von Steuermannsstellen an den Verein gelangt seien. Da die Ausführung dieser Aufträge im Interesse des Vereins liege, so ersuche er die Anwesenden, etwaige Bekannte unter den Mitgliedern hiervon in Kenntniss zu setzen. Hierauf hielt ein Mitglied, das längere Zeit in rumänischen Diensten gefahren hatte und soeben zurückgekehrt war, einen äusserst interessanten Vortrag über die gegenwärtigen rumänischen Schifffahrtsverhältnisse, die deutschen Seesteuerleuten Aussichten auf lohnenden Erwerb eröffnen. Der Vorsitzende sprach dem Redner für seinen Vortrag die ungeheilte Anerkennung und den Dank der Versammlung aus. Nachdem sodann noch die Wahl zweier Herren zum Verwaltungsrath erfolgt war, wurde die Versammlung geschlossen.

### Verein der Seesteuerleute an der Weser.

Der Verein entwickelt nach seiner im verfloßenen Winter durchgeführten Reorganisation ein recht reges Vereinsleben. Die Versammlungen werden in der Regel recht gut besucht und die das Fach der Seesteuerleute betreffenden Fragen werden mit vielem Fleiss erörtert. Namentlich die Abänderung der Seemannsordnung und die Regelung der Stellenvermittlung für

Schiffsleute waren die Fragen, welche den Verein in letzter Zeit viel beschäftigt haben. So wurde auch in der am 13. März abgehaltenen, zahlreich besuchten Generalversammlung wieder über beide Fragen verhandelt und zwar aus Anlass eines Rundschreibens des Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins, Geheimrath Sartori, in welchem um Aeusserungen zu den Beschlüssen der Technischen Kommission für Seeschiffahrt betreffend Abänderung der Seemannsordnung und Regelung der Stellenvermittlung für Schiffsleute ersucht wird. Der Verein schloss sich der Ansicht des Hamburg-Altonaer Vereins der Seesteuerleute an, der es für bedauerlich erklärt, dass von der Technischen Kommission für Seeschiffahrt nicht ein Weg gefunden sei, der die Stellenvermittlung durch Heuerhaase vollständig abschaffe, und dass die Kommission nicht die Errichtung von Heuerbureaus seitens der Rhedereien nach dem Muster der Hamburg-Amerika-Linie, als eine wesentliche Besserung der heutigen Verhältnisse in der Stellenvermittlung, ins Auge gefasst habe. Den Hauptberathungsgegenstand der Versammlung bildete die Beschlussfassung über den vorliegenden Entwurf der revidirten Vereinsstatuten. Wir wollen hier nur den § 1 derselben hervorheben, der als Zweck des Vereins bezeichnet: a) Pflege und Förderung der Standesehre; b) deutschen Seesteuerleuten Gelegenheit zu geben, sich durch geselligen und kameradschaftlichen Verkehr gegenseitig über alle in ihr Berufsfach einschlagenden Neuerungen und Vorkommnisse zu unterrichten; c) um die Stellenvermittlung zu einer den Mitgliedern des Verein nutzbringenden Einrichtung zu gestalten, unterhält der Verein ein Geschäftszimmer, welchem der Geschäftsführer des Vereins vorsteht. Der Statutenentwurf wurde mit einigen unwesentlichen Aenderungen angenommen und soll nunmehr dem Senat zur Genehmigung vorgelegt werden.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 19. Mai 1897.

Getreidefrachten von Californien sind in Folge des dort herrschenden kalten Wetters und wegen Mangel an Regen wiederum ziemlich aussichtslos; für prompte Beladung notirt man: 17/6 abzüglich  $\frac{1}{3}$  direkt, für August/September-Beladung: 22/6 abzüglich  $\frac{1}{3}$  direkt, von San Francisco, für letztgenannte Sicht wurde letzthin ein Schiff zu nur 21/3 abzüglich  $\frac{1}{3}$  direkt geschlossen. Salpeterfrachten sind nach wie vor äusserst niedrig, für Sommer-Beladung ist ungefähr 19/— bis 19/3 abzüglich  $\frac{1}{3}$  direkt zu bedingen. Naval-Stores Frachten sind wegen der geringen Kauflust für Harz und Terpentin, trotz der augenblicklich niedrigen Preise für solche Ladungen, äusserst gedrückt; es wird diese Art von Frachten wohl kaum in der nächsten Zeit einen Aufschwung zu verzeichnen haben, da die Befrachter ihren Räumtebedarf für Sommer-Beladung bereits grösstentheils gedeckt haben. Die übrigen Heimfrachten sind fast leblos, und Schiffe sind oftmals gezwungen, längere Ballastreisen zu machen. Ausfrachten sind einen Schatten flauer; Befrachter verhalten sich abwartend, da sie hoffen, durch Warten billiger anzukommen. Einige Abschlüsse der Vorwoche nachstehend:

„Antwerp“ Tyne/Capetown 21/—, Kohlen.  
„Hyon“ Brisbane/London 24/6 per Ton Register.  
„Linden“ Newcastle N.S.W./Callao 14/—, Kohlen.  
„Kilburn“ Wales/San Francisco 16/3, Kohlen.  
„Thor“ New Caledonia/U. K. Cont. 22/6  $\frac{1}{3}$   $\frac{1}{3}$  direkt, Erz.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 7. Mai 1897.

Die Liste der für Getreide abgeschlossenen Dampfer lässt erkennen, dass der Bedarf für Mai reichlich gedeckt ist, während

nach Dampfern, welche Juni-Ladung nehmen wollen, noch einiger Begehr vorherrscht, in den folgenden Monaten bis September ist keine Nachfrage zu verzeichnen; für September sind jedoch Abschlüsse zu 3—6d. höheren Raten als im Mai im Stande gekommen; ferner kann noch einige Nachfrage für September-October erwähnt werden. Der Begehr nach Timberräumen vom Golf bleibt beständig und die Raten behaupten sich gut; dieses Geschäft geht immer mehr von Segel- auf Dampfschiffahrt über. Bretter-Frachten zeigen hingegen eine weichende Tendenz in Folge reichlichen Räumte-Angebots. Verschliffer von Kistenöl per Dampfer nach dem fernen Osten finden keine Schwierigkeiten sich Räumte zu willigen Raten zu sichern, während Boote mit „Berth“-Ladung nach dieser Richtung fortwährend auf Raten halten, welche bedeutend höher sind, als die Ansichten der Vercharterer darüber. Infolge wahrscheinlicher Verzögerung, die Einführung neuer Zölle betreffend, hat sich die Nachfrage nach Zeitdampfern für Zucker von West-Indien wieder belebt, sodass einige Charter abgeschlossen werden konnten. — Auf dem Segelschiffmarkt können wir keine Aenderung berichten. Räumte am Platz bleiben knapp und das Angebot von ankommenden Schiffen ist nicht bedeutend, andererseits ist der Bedarf begrenzt und sehr pressirt. Die Raten behaupten ihren Stand und bezugnehmend auf die gegenwärtigen Aussichten ist auch für die nächste Zeit keine Aenderung zu erwarten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Masse gut.
Liverpool, Dpfr.	2 $\frac{1}{4}$ d.	12/6a15/	8.9	10a12b
London, Dpfr.	2 $\frac{1}{4}$ d.	17.6	10/	12.6
Glasgow, Dpfr.	2 $\frac{1}{4}$ d.	17.6	8.	15a17.6
Bristol	3 $\frac{1}{2}$ d.	20/	12.6	17.6
Hull	3d.	17.6	12.6	15a17.6
Leith	3d.	20/	11.3	17.6
Newcastle	3d.	20/	15/	15a17.6
Hamburg	50 $\delta$	75 $\delta$	18 cents.	50 mk
Rotterdam	7c.	20 cts.	14 cts.	12a16c.
Amsterdam	7c.	20 cts.	14 cts.	12a16c.
Copenhagen	2.9	22.6	17.6	25
Bordeaux	2.6	35 cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	3d.	17.6	12.6	17.6a20.
Bremen	50 $\delta$ June	22c.	18 c.	12c.
Marseille	2a2/3.	20a22.6	17.6	20 a22.6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 15c. — Hamburg 5-12 — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-22 — Antwerpen  $\frac{1}{4}$ d. — Bremen 27 $\frac{1}{4}$ c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O. N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide per Dpfr.	27 $\frac{1}{2}$	27 $\frac{1}{2}$	2.4	27 $\frac{1}{2}$	...
Raff. Petrol. p. Segel	...	...	2.22 9	...	23c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	...
Getreide per Dampfer	...	...	...	...	...
Raff. Petrol. per Segl.	18c.	19c.	16 $\frac{1}{2}$ c.	...	20c.

## Büchersaal.

Nautische Tafeln. Dr. Fulst, Lehrer an der Seefahrtsschule Bremen. Druck und Verlag von M. Heinsius Nachf.

In den Tafeln ist ein „gesunder Gedanke“, nämlich dass in allen nautischen Rechnungen die Genauigkeit auf einen Bogenminute und der vierstellige Logarithmus genügt, in Ausdruck gebracht. Die Tafeln selbst sprechen für sich, man braucht sie nicht zu loben. Schade, dass sie etwas sehr die Methoden der Bremer Seefahrtsschule zugeschnitten sind, sie würden sich sonst schneller Bahn brechen und geschwinder bekehren.

Hahn.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillmon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillmon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 22.

Hamburg, den 29. Mai

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Hamburg-Amerika-Linie. — Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechnung in England. — Die Nothwendigkeit einer starken Reserve in der englischen Marine. — Das Befeuerungswesen des Meeres. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Zum fünfzigjährigen Jubiläum der Hamburg-Amerika Linie.

Die gegenwärtige Woche steht unter dem Zeichen des grossartigen Festes, das die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft aus Anlass ihres fünfzigjährigen Bestehens feiert. Ein bedeutungsvolles Fest ist es in der That, nicht nur diese Rhederei selbst und für Hamburg dessen wirtschaftliche Prosperität so eng mit derjenigen grossen „Amerika Linie“ verknüpft ist, sondern nicht minder auch für das ganze Deutsche Reich, für dessen maritime Bedeutung die beiden grossen Rhedereien in Hamburg und Bremen „Packetfahrt“ und „Lloyd“ ausschlaggebend sind.

Die Bedeutung des Ereignisses rechtfertigt es, dem kurzen historischen Ueberblick dieses mächtigen Weltgeschäftes hier Raum zu geben.

Der deutsche Handel und Verkehr mit dem nördlichen Amerika bewegte sich in den Jahren 1831 bis 1840 vorwiegend über Bremen, während Hamburgs Beziehungen zur neuen Welt, mehr auf West-Indien und den südlichen Theil des amerikanischen Continents erstreckten. Betrachtete man jedoch wie es bereits in Bremen neben Fracht- auch Passagiertransport einzuführen, so musste die alte Hansastadt an der Elbe ihr Augenmerk auf das nördliche Amerika richten. Einige Hamburger Rhedereien hatten zwar hin und wieder Auswanderertransporte bewerkstelligt, jedoch

fehlte es an einer einheitlichen Organisation der ganzen Auswandererbeförderung und diese musste zu Stande kommen, wenn Hamburg noch ferner den einmal eingenommenen Platz, als erste Seestadt Deutschlands, behaupten wollte. Von dem alten hanseatischen Wagemuth und der eisernen Entschlossenheit der Vorfahren beseelt, traten einige angesehene Männer im Jahre 1847 zur Gründung einer Rhederei zusammen, welche eine Fracht- und Passagierbeförderung zwischen dem nördlichen Amerika und Hamburg aufrecht erhalten sollte. Sie gaben dem Unternehmen, entsprechend seinem Zwecke, den Namen Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft.

Unter den Männern, denen das Verdienst zufällt, die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft“ ins Leben gerufen zu haben, muss in erster Linie der im Jahre 1887 verstorbene, um Hamburg's Handel hochverdiente August Bolten genannt werden, der nicht nur bei der Gründung der „Packetfahrt“ die treibende Kraft war, sondern auch vielen anderen Rhedereien, späterer Zeit, wie den Dampferlinien nach Brasilien, Canada, Afrika als eifriger Mitarbeiter zu ihrer Gründung behilflich gewesen ist. Neben August Bolten waren als Gründer dieses anfänglich bescheidenen Unternehmens, welches sich in so grossartiger Weise entwickelt hat, die Herren Ernst Merck, Ferdinand Laeisz, Carl Woermann und Adolf Godeffroy in hervorragender Weise thätig, von denen der Letztere zum vorsitzenden Director der Gesellschaft gewählt



wurde und diesem Amt dreiunddreissig Jahre zum Wohle der Packetfahrt vorgestanden hat. Galt es während seiner langen und hervorragenden Thätigkeit Pläne für die Ausdehnung und Förderung des Unternehmens zur Sprache zu bringen, so verstand er es meisterhaft die Vortheile hervorzuhoben und sich bietende Aussichten in das beste Licht zu stellen. Wie viel Mühe es den leitenden Männern gekostet hat, ihre Geschäftsfreunde zur Betheiligung an dem Unternehmen zu überreden, lässt sich daraus erkennen, dass zur Aufbringung der ersten 60 Actien 41 Actionäre nothwendig waren. In der ersten Generalversammlung, welche am 27. Mai 1847 stattfand, wurden die Herren F. Laeisz, Ernst Merck und Adolf Godeffroy zu Directoren gewählt. Mit der Wahrung der Agenturgeschäfte wurde Herr J. A. Milberg betraut und zum Schiffsmakler der Gesellschaft Herr August Bolten bestimmt.

Die ersten drei Schiffe der Gesellschaft wurden auf Hamburger Werften gebaut und erhielten die Namen „Deutschland“, „Amerika“ und „Rhein“. Der kontraktliche Baupreis für die drei Segelfahrzeuge zusammen betrug 245 000  $\mathcal{M}$  Bco., für ein viertes in England in Aussicht genommenes Schiff wurden  $\mathcal{M}$  45 000 reservirt. Im October 1848 wurden die zwei ersten Segler in Dienst gestellt, während der „Rhein“ erst Ende November des Jahres vom Stapel gelassen, bei welcher Gelegenheit das Schiff kenterte, wodurch seine Indienststellung bis zum Frühjahr 1849 aufgeschoben werden musste. Ueber die Einrichtung, und geplante Handhabung dieser ersten Fahrzeuge gab der vorsitzende Director in einer am 18. December 1848 abgehaltenen Generalversammlung eine ausführliche Beschreibung.

Das in Aussicht genommene vierte Schiff wurde statt aus England, wie zuerst beabsichtigt, aus Bremerhaven gekauft und mit dem Namen „Elbe“ getauft. Die „Deutschland“, das grösste der vier Schiffe hatte Räumlichkeiten für 200 Zwischendecks- und 20 Kajüts-Passagiere, es eröffnete die Fahrten unter der Führung des Kapitäns Harker am 15. October 1848. — Während des nächsten Jahres wurde die Entwicklung des jungen Unternehmens in beträchtlicher Weise durch den deutsch-dänischen Krieg beeinträchtigt. Die Elbe wurde von dänischen Kreuzern blockirt, sodass man unter russischer oder schwedischer Flagge gezwungen war die immer stärker andrängenden Passagiere zu befördern. Die Bremer Rhedereien konnten unausgesetzt ein gutes Geschäft, von der Ems aus, die nicht blockirt war, betreiben, wodurch der Hamburger „Packetfahrt“ die Gefahr drohte, ihre Kundschaft für immer zu verlieren. In Folge dieser Widerwärtigkeiten und unglücklichen Zufälle, konnten die Schiffe im Jahre 1849, mit Ausnahme der „Deutschland“ nur je eine Reise machen. — Durch

Eintreten ruhiger politischer Zustände des nächsten Jahres war es der Gesellschaft möglich einigermaassen befriedigende Resultate zu erzielen, wenngleich der Passagierzudrang und die Frachten von Nord-Amerika bedeutend abgenommen hatten.

Der Andrang der Passagiere, welcher sich seit 1851 wieder gehoben und im nächstfolgenden Jahre einen noch grösseren Umfang angenommen, sodass zur Beförderung der Reisenden 13 fremde Schiffe gechartert wurden, hatte zur Folge, dass ein fünftes Schiff die „Oder“ in den Dienst der „Packetfahrt“ gestellt wurde. Im Jahre 1852 erhielten die Actionäre die erste Dividende ausbezahlt. Die Aussicht für die Zukunft war eine günstige, deshalb beantragte die Direction die Einstellung eines weiteren Schiffes; schon bei dieser Gelegenheit wurde von Seiten der Actionäre der Gedanke angeregt Dampfschiffe in Fahrt zu setzen, da die englische, vom Staate subventionirte Cunard-Linie mit ihren Dampfern grosse Erfolge erzielte. Die Direction glaubte aber, dass ein ähnliches Unternehmen ohne Beihilfe der Regierung unausführbar sei. Jedoch zeigte sich später in Folge des zunehmenden Güter- und Personenverkehrs, dass zur Bewältigung sowohl des Passagier- wie des Waarentransportes, die Dampfer in jeder Weise bevorzugt wurden. Angesichts dieser immer deutlicher zu Tage tretenden Thatsache sah sich die Direction bald genöthigt die Schaffung einer Dampfschiffsverbindung energisch zu befürworten. Bis dahin war es der Gesellschaft in sechs Jahren mit ihren Segelschiffen gelungen 16 076 Personen nach den Vereinigten Staaten zu befördern.

Der beantragte Bau zweier Schraubendampfer zu einem veranschlagten Preise von 1 500 000  $\mathcal{M}$  Bco. wurde von den Actionären bewilligt. Die Dampfer sollten 1800—2000 Tons Raumgehalt und eine Maschine von 300 Pferdekraften erhalten.

Die Firma Caird & Co. in Greenock erhielt im Frühjahr 1854 den Auftrag, zwei Dampfer für die „Packetfahrt“ zu bauen. Die Abmessungen der Schiffe waren 300' Länge, 38½' Breite und 26' Tiefe, Raumgehalt 2026 Register-Tons, die Fahrgeschwindigkeit war auf 12½ Knoten veranschlagt. Die Organisation des Maschinendienstes übernahm Herr Jakob Diederichsen, ein früherer Ingenieur der preussischen Marine. Die beiden ersten Dampfer „Hammonia“ und „Borussia“ kamen im Juli und September 1854 zur Ablieferung. Da inzwischen durch Missernten in den Vereinigten Staaten sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr einen bedeutenden Rückschlag erfahren hatte, vercharterte die Gesellschaft die Schiffe zunächst zu Kriegszwecken. Zu ausserordentlich günstigen Bedingungen wurde „Hammonia“ an die französische, „Borussia“ an die britische Regierung zum Truppentransport nach der Krim verchartert.

Im Juni 1856 wurde die regelmässige Dampferfahrt nach New-York mit der „Borussia“ eröffnet, und noch im nämlichen Jahre fasste die Gesellschaft den Beschluss, zwei weitere Dampfer in Bau zu geben.

Die ersten Jahre der Dampferfahrten brachte mancherlei Schwierigkeiten und Enttäuschungen. Die Wirkung der grossen Handelskrise, die um das Jahr 1857 in den Vereinigten Staaten ihren Ausgang nahm und nach und nach alle Länder der Welt heimsuchte, scharfe Konkurrenzkämpfe, dann der lombardische Krieg beeinflussten das Unternehmen ungünstig. Dazu kam theureres Lehrgeld im Betrieb und statt der erhofften Dividenden gab es Verlust über Verlust. Um die hohen Ausgaben für Assekuranzprämien herabzumindern, wurde eine Ungültige Abschreibung von einer Million vorgenommen und dieser Betrag auf Herabsetzungsconten gebucht. Mit dem Jahr 1860 trat ein Wendepunkt ein und eine Periode reicher Erträge begann. Der amerikanische Bürgerkrieg übte auf die Entwicklung des Verkehrs mit den Vereinigten Staaten einen ungünstigen Einfluss, im Gegentheil wuchs der Personenzug dorthin beständig und auch der Gütertausch war ein lobhafter. Die „Packetfahrt“ blieb bemüht, dem wachsenden Verkehr geeignete Mittel zu stellen. Im Jahre 1864 hatte sie ihre Flotte bereits auf acht grosse Dampfer gebracht, mit denen sie einen vierzehntägigen Dienst nachrecht erhielt. Die Dividende betrug für dieses Jahr 20 Prozent.

Ein weiterer Ausbau der Packetfahrtsflotte trat nach Ablauf des Bürgerkrieges ein, um mit dem gewaltigen Aufschwung des amerikanischen Handels in der Stellung von entsprechenden Transportmitteln Schritt halten zu können. Durch die Einstellung elegant eingerichteter und für derartige Verhältnisse besonders rascher Dampfer wusste unsere Gesellschaft sich eine führende Stellung unter den Post- und Passagier-Linien, des schon derzeit scharf umrittenen nordamerikanischen Verkehrs zu sichern, sodass er ihr gelang, sich nicht nur den amerikanischen, sondern auch den britischen Postkontrakt zu sichern.

Die Seglerflotte der Gesellschaft war nach und nach durch Verkauf zusammen geschmolzen und im Jahre 1867 wurden nun die letzten drei Schiffe dieser Gattung abgestossen. Auch eine Ausbreitung des Thätigkeitsfeldes brachte dieses Jahr der Gesellschaft durch Eröffnung einer neuen Linie nach New-Orleans.

Der grosse deutsch-französische Krieg der Jahre 1870 und 71 hatte wie auf allen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens so auch auf den Betrieb der „Packetfahrt“ grossen und nachtheiligen Einfluss: einen theilweise, allerdings sehr geringen Ersatz bot die Vercharterung der „Teutonia“ an den

Hamburger Staat zur Internirung von Kriegsgefangenen, sowie die der Dampfer „Cuxhaven“ und „Helgoland“ an die norddeutsche Marineverwaltung. Als im October des ersten Kriegsjahres die französischen Kriegsschiffe die Elb-Blockade aufgaben, nahm die Linie ihre Fahrten nach New York im Norden Schottland's wieder auf. Am 26. März 1871 fand die erste Expedition nach West-Indien statt, nachdem die Einrichtung einer solchen Linie schon 1848 geplant und zum zweiten Male 1866 von der Direction angeregt war. Zum Dienst in dieser neuen Linie wurden die älteren Schiffe „Borussia“, „Bavaria“ und „Teutonia“ benutzt, nachdem zuvor die Niederdruck-Maschinen dieser Schiffe durch Compound-Maschinen ersetzt waren. Der Bau dreier Schiffe der „Frisia“, „Pommerania“ und „Franconia“ fiel in dieses Jahr.

Nach der Entstehung des Deutschen Reiches nahmen Handel und Auswanderung einen ungeheuren Aufschwung und mit diesem Aufblühen trat auch das bekannte Gründungsfeber in die Erscheinung. Mit mächtigen Hilfsmitteln ausgerüstet trat in Hamburg das unter dem Namen „Adler Linie“ bekannte Unternehmen in den Wettbewerb und drohte der alten bewährten Gesellschaft das Feld streitig zu machen. Nun gab es einen zwar kurzen, aber um so schwereren Kampf, in dem die „Packetfahrt“ zwar scharf mitgenommen wurde, aus dem sie aber doch schliesslich als Sieger hervorging. Im April 1875 war die „Adler Linie“ mit ihrem Können zu Ende und die alte Gesellschaft übernahm ihr gesamtes Inventar.

Die Folgen dieses scharfen Wettkampfes machten sich für die „Packetfahrt“ in einer geraume Zeit andauernden gedrückten geschäftlichen Lage geltend. Der über das thatsüchliche Bedürfniss weit hinausreichende Schiffspark drückte schwer auf das Unternehmen. Viele Dampfer mussten unthätig liegen, an Abschreibungen war nicht zu denken. Der Versuch, sich des überflüssigen Materials durch eine Auktion zu erledigen schlug fehl. Schliesslich musste man um eine Sanirung des Unternehmens anzubahnen zum Mittel einer Reduktion des Actienkapitals greifen. Die alten Actien die noch auf 1000 Beo. lauteten, wurden gegen neue von 1000 Reichsmark umgetauscht.

Nachdem diese Maassregel durchgeführt, gelangte die Gesellschaft wieder in günstigeres Fahrwasser. Es gelang ihr im Jahre 1878 eine Anzahl alter Schiffe zu guten Preisen loszuschlagen und die bis dahin wenig rentable westindische Linie derart umzugestalten, dass sie gute Erträge brachte. Die Passagierfahrt wurde auf dieser Route aufgegeben und ein regelmässiger Frachtdienst eingerichtet mit dreimal monatlichen Expeditionen. Besondere zu diesem Zwecke geeignete Dampfer wurden eingestellt.

Im Jahre 1880 schied Herr Adolph Godeffroy, der seit Beginn der Gesellschaft die Geschäfte geleitet, aus, nach einer langen und für die „Packetfahrt“ erspriesslichen Thätigkeit. Um das Jahr 1882 begann die Aera der sogenannten Schnell-dampfer im transatlantischen Verkehr. Die englischen Gesellschaften und die des Bremer Lloyd gingen voran, während die Hamburger Linie, die derzeit unter einer etwas unsicheren Führung stand, sich zur Einführung der Neuerung nicht entschliessen konnte. Sie schwankte zwischen dem alten und neuen Typ hin und her und war in der Wahl desselben unschlüssig. „Hammonia“ III die aus jener Zeit stammt, war ein Zwischending zwischen altem und neuem Typ, das sich nicht bewährte. Die Wasserverhältnisse auf der Elbe, der Mangel eines zur Aufnahme grosser Schiffe geeigneten Docks, waren Schwierigkeiten die sich der Anschaffung neuer Dampfer in den Weg stellten, und vor deren Ueberwindung die Leiter zurückschreckten. Dazu kam noch der Umstand, dass die Actien der Gesellschaft in Folge der auftretenden Konkurrenzunternehmen, der Carr- und Sloman-Linien, auf einen niedrigen Kurs gehalten wurden, sodass man bei neuen Finanzoperationen sich leicht die Ellbogen gestossen hätte.

Die Situation besserte sich erst, als man im Jahre 1885 zu einer Verständigung mit den Lokal-konkurrenten Carr und Sloman kam, die zu einer einheitlichen Leitung des Passagegeschäftes für alle drei Gesellschaften unter der Führung von Herrn Albert Ballin kam. Von diesem Zeitraum an datirt der gewaltige Aufschwung der Gesellschaft. Unzweifelhaft war die „Packetfahrt“ in den vorhergehenden Jahren etwas aus der Vorderfront gedrängt worden. Das änderte sich nun mit einem Schlage. Es begann nun eine gewaltige und fruchtbringende Reorganisation; die alten Vorurtheile wurden über Bord geworfen und ein gewaltiger Ausbau des Unternehmens auf breiter Basis wurde in die Wege geleitet. Das alte Schiffsmaterial wurde abgestossen, der Schnelldampferdienst eingeführt, neue Linien geschaffen und der ganze Betrieb mächtig erweitert.

Wie sich diese, für Hamburgs kommerzielle Entwicklung hochbedeutenden Aenderungen und Neuerungen Schlag auf Schlag vollzogen, wie jedes der letztverflossenen Jahre neue grossartige Umwälzungen brachte, Das ist noch zu frisch im Gedächtniss aller mit der Schifffahrt Vertrauten, als dass es hier einer Aufzählung und Erörterung aller Einzelheiten bedürfte.

Dem durchschlagenden Erfolge der Schnell-dampfer folgte eine nicht minder glückliche Neugestaltung des Frachtverkehrs durch Einstellung von Riesenschiffen, wie „Pennsylvania“ und ihres auf der

Blohm & Voss'schen Werft in der Entstehung begriffenen Schwesterschiffes.

Im Laufe der letzten zehn Jahre hat sich die Hamburg-Amerika-Linie zur mächtigsten Rhederei der Welt entwickelt. Sie verfügt, einschliesslich der Neubauten, über einen Schiffspark von 69 Ozeandampfern mit 291 507 Brutto Registertons, über zahlreiche Flussdampfer und Hilfsfahrzeuge, umfangreiche Anlagen in Hamburg, Stettin, Havre, Montreal, New-York, Westindien. Das Netz ihrer Linien hat sie von Europa aus über den ganzen Atlantischen Ocean gesponnen, nördlich vom St. Lorenzo bis hinab zum Laplata und in ihrem Dienste beschäftigt sie Tausende von Beamten, Seeleuten und Hafenarbeitern.

Eine erfolgreiche, für Hamburgs Handel und Emporblühen erspriessliche, für Deutschlands maritime Bedeutung zur See Ausschlag gebende Thätigkeit ist es, auf welche die Jubilarin am 27. Mai zurückblicken kann. Möge die weitere Entwicklung eine gleich glückliche und gleich grossartig sein. Daran wird es nicht fehlen, wenn in Hamburgs Kaufmannschaft jener Wagemuth lebendig bleibt, der die „Packetfahrt“ geschaffen und jene zähe Energie, die sie durch alle Schwierigkeiten hindurchgeführt, und wenn die hanseatische Rhederei allezeit sich den weiten Ausblick wahrt, der sie bisher gezeitigt und der ihr und dem Deutschen Reiche heute den Ruhm einbringt, die grösste Schifffahrts-Gesellschaft der Welt zu besitzen.

### Auf dem Ausguck.

Der Präsident des kaiserlichen Kanalamtes in Kiel hat an die bedeutendsten deutschen Rhedereien sich mit einem Rundschreiben gewandt, das Folgendes zu entnehmen ist: „Die Verwaltung des Kaiser Wilhelm-Kanals hat mit Bedauern wahrgenommen, dass der durch diesen Kanal gebotene Schifffahrtsweg noch bei Weitem nicht in dem Maasse benutzt wird, wie bei der Beschlussfassung über den Bau dieses Werkes angenommen worden ist, und bei dem lebhaften Interesse, mit dem seine Fertigstellung entgegengesehen wurde, zu erwarten war. Sie hat ferner mehrfach zu erfahren Gelegenheit gehabt, dass die von ihr im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt erlassenen Anordnungen und Vorschläge nicht das Entgegenkommen von Seiten der Rhedereien gefunden haben, wie sie in Rücksicht auf die gute Absicht annehmen zu dürfen geglaubt hat. Persönliche Verhandlungen, die zu dieserhalb in Flensburg mit den maassgebenden Kreisen gepflogen habe, haben mir die Gewissheit verschafft, dass der Kanal und die durch ihn gebotenen Vorthelle vielfach noch nicht gebührend gewürdigt werden, was wohl hauptsächlich



lich darin seinen Grund hat, dass manche Anordnungen der Kanalverwaltung falsch verstanden, in einzelnen Fällen auch von den Führern der den Kanal benutzenden Schiffe unrichtig dargestellt waren; ich darf gern anerkennen, dass, nachdem diese Besprechungen zu gegenseitigen Aufklärungen und Berichtigungen geführt, zu meiner Genugthuung sämtliche Flensburger Rheder der Kanalfahrt sehr viel geneigter geworden sind.“

Nach dieser Erfahrung und in der Ueberzeugung, dass die Kanalverwaltung aus persönlicher Aussprache mit den Rhedern, deren Schiffe den Kaiser Wilhelm-Kanal benutzen oder unter Umständen gern benutzen würden, nur fruchtbringende Anregungen erhalten kann, lade der Präsident des Kanalamts die betheiligten Rheder zu einer persönlichen Besprechung verschiedener streitiger Fragen ein. Unter anderem soll die Schaffung von Gegenheiten, um am Kanal schnell und billig Kohlen bunkern zu können, erörtert werden. Der Präsident des Kanalamtes wird zu diesem Zweck am 29. Mai mit dem Betriebsdirector des Kaiser Wilhelm-Kanals in Stettin anwesend sein.

Wenn wir unsererseits noch einen Wunsch hinzufügen dürfen, so wäre es der, dass das Kanalamt möglichst auch den Anforderungen der Presse in ausgiebigerem Maasse wie bisher, Rücksicht tragen möchte. So viele Vorurtheile auch gegen die Presse bestehen mögen, bleibt doch die Thatsache bestehen, dass diese einer der wichtigsten Faktoren ist, wo es sich darum handelt, dem Kanal neue Frequenz zuzuführen. Die Mühe, den Zeitungen und Zeitschriften, namentlich solchen, die sich mit nautischen Angelegenheiten befassen, einschlägige, den Verkehr im Kanal betreffende Notizen zugehen zu lassen, würde sich für das Unternehmen sicher lohnen. Es geht heutzutage schon nicht mehr, sich der Presse gegenüber zugeknöpft zu verhalten, wo es sich um Einrichtungen des Verkehrs handelt.

Das bestehende Handelsrecht schreibt den Personen, welche in einer Seenoth ein Schiff oder Ladung, nachdem die dazu gehörige Besatzung die Dispositionen darüber verloren, ganz oder theilweise in Sicherheit bringt, einen gewissen Anspruch auf Bergelohn zu. Haben die Personen eines in Noth getroffenen Schiffes, welches geborgen wird, noch die nöthigen Dispositionen in Händen, so steht dem Retter ein Hilfslohn zu. Auch das neue Handelsgesetzbuch enthält diese Grundsätze unverändert; es behandelt wie bisher die beiden Fälle (Bergung und Hilfsleistung) ungleichartig, indem es einmal bei der Bergung den Lohn in ein directes Verhältniss zum Werth des Geborgenen setzt, dagegen diesem Werth bei Bemessung des Hilfslohnes eine untergeordnete Bedeutung beilegt und

ferner noch verordnet, dass der Hilfslohn in jedem Falle geringer anzusetzen sei, als in einem gleichen Falle ein Bergelohn anzusetzen gewesen wäre. Eine Vergleichung der Gesetze einer weiten Reihe von Seestaaten ergiebt, dass bei einer überwiegenden Anzahl für den Seeverkehr bedeutenderer Staaten die principielle Unterscheidung von Bergung und Hilfeleistung aufgegeben ist. Es wäre deshalb zweckmässig gewesen, bei der Revision unseres Seerechtes im Handelsgesetzbuche bei jener Frage eine thunlichst grosse Uebereinstimmung mit dem Rechte anderer Nationen zu erzielen. Warum dies trotz der frühen Anregung aus den Kreisen der Interessenten unterblieb, ist weder aus der Denkschrift zum neuen Handelsrechte, noch aus der Kommissionsberatung ersichtlich.

In der von uns schon oft erwähnten Dampfschiffsgesellschaft „Nippon Yusen Kaisha“, welche bisher auffallende Erfolge zu verzeichnen hatte, sollen Zwistigkeiten zwischen der Direction und einem Theil der Actionäre ausgebrochen sein. Der Grund dieser Misshelligkeiten, die für das fernere Gedeihen der Gesellschaft von grossem Nachtheil sein können, ist die Ablehnung einer beantragten staatlichen Subvention im japanischen Parlamente. Die Direction hatte ganz bestimmt darauf gerechnet, dass sich eine Mehrheit im Parlament zu Gunsten ihrer Annahme bilden würde und auf diesen Umstand bauend, den Kauf neuer Schiffe bei den Actionären durchgesetzt. Nun, nachdem der Ausgang der parlamentarischen Verhandlungen ein anderer als der vorher von der Direction prophezeite war, begann ein Theil der Actionäre eine heftige Agitation gegen die Verwaltung, deren Erfolg noch abgewartet werden muss. Die in diesem Monat stattfindende Generalversammlung der Gesellschaft wird wohl die gewünschte und nöthige Aufklärung und Aussprache bringen.

## Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, London.

(Schluss).

Ein anderer im Nothstande geschlossener Specialvertrag, an welchem gleichfalls ein deutsches Schiff theilhaft war, lag den englischen Gerichten am 10. December vor. Auf der Reise von Yucatan nach Havre hatte die Barquentine „Cipher“ am 9. September einen schweren Sturm zu bestehen, welcher zum Verluste des Vordermastes, der grossen Marsstange, der Böte und der Frischwasserbehälter führte. Ausserdem trug der Schiffer schwere Verletzungen davon. Nachdem das Schiff mit Hilfe eines Nothmastes wieder unter Segel war, beschloss der Schiffer zur Vornahme von Reparaturen nach Halifax zu gehen. Ein am 11. in Sicht kommender Dampfer lieferte Frischwasser, Proviant und ein Boot. Nachdem die „Cipher“ gegen 200 Meilen unter Segel zurückgelegt hatte, tauchte der

deutsche Dampfer „Mannheim“ auf, welcher sich mit einer Oelladung auf der Reise von New-York nach Rotterdam befand. Der Werth des „Mannheim“ wird auf £ 770 000 und der Werth seiner Ladung und Fracht auf £ 323 300 angegeben. Auf die Signale der „Cipher“ näherte sich der „Mannheim“ und wurde zunächst um Proviant und Wasser gebeten. Später wurde vereinbart, dass der „Mannheim“ die „Cipher“ nach Halifax tauchen solle. Nachdem das Tauen etwa eine Stunde gedauert hatte, brach das Tau. Der „Mannheim“ sandte darauf seinen Steuermann zum krank danieder liegenden Schiffer der „Cipher“, welcher folgenden Vertrag zeichnete. „Ich, John Clarke, Schiffer der Barquentine „Cipher“, von Swansea, erkläre, dass unser Schiff nicht steuert, in dem beschädigten Zustande, in welchem es sich jetzt befindet, und ich vereinbare mit dem Schiffer des Hamburger Dampfers „Mannheim“, dass die für das Tauen des Schiffes nach Halifax zu zahlenden Taugebühren, unter Ausschluss jeder Beschädigung des „Mannheim“, nicht unter £ 30 000 betragen sollen, falls die gerichtlich zuzusprechenden Taugebühren diesen Betrag nicht übersteigen“. Der „Mannheim“ taute sodann die „Cipher“ nach Halifax, einen etwa 230 Meilen entfernt liegenden Hafen. Die Klage des „Mannheim“ ging auf Zahlung von Hilflohn; zunächst wurde der speciell vereinbarte gefordert und eventuell der vom Gericht zu fixirende. Das Gericht erachtete den Specialvertrag für unbillig und daher für nicht verbindlich. Die „Cipher“ habe 200 Meilen unter Segel zurückgelegt und habe nicht nur zu segeln, sondern auch zu steuern vermocht. Wahrscheinlich würde der erkrankte Schiffer der „Cipher“ einen jeden Vertrag ohne Rücksicht auf den Inhalt gezeichnet haben. Unter Berücksichtigung dessen, dass der Werth der „Cipher“, ihrer Ladung und Fracht nur £ 79 700 betragen habe, könne den Klägern nur £ 17 000 Hilflohn zugesprochen werden. (The Cipher. 16. December 1896. High Court of Justice.)

Ein den Namen „Mannheim“ führender Dampfer hat die englischen Gerichte auch am 17. November beschäftigt. Am 10. Februar 1894 kollidirte der „Mannheim“ in der Nähe von Rotterdam mit dem Dampfer „Salisbury“ und die Agenten der beiden Dampfer hatten sich in förmlicher Weise für die Schadensersatzansprüche aus der Kollision verbindlich gemacht. Statt indessen in Holland zu klagen, machte der „Salisbury“ die Sache in England anhängig und liess den „Mannheim“ dort arrestiren. Letzterer beantragte Aufhebung des Arrestes und Einstellung des Verfahrens. Der „Mannheim“ liess vortragen, dass in der Annahme der Garantie und in der Besichtigung der Schiffe der Anfang eines Verfahrens vor den holländischen Gerichten zu erblicken sei; der „Mannheim“ könne desshalb nicht in einem in England eingeleiteten Verfahren arrestirt werden. Seitens des „Salisbury“ wurde erwidert, dass in Holland keine Klage erhoben sei; das blosse Garantieversprechen hindere noch nicht an der Einleitung eines Verfahrens in England. Das Gericht wies den Antrag ab. Es sei kein Verfahren im Auslande begonnen worden. Die Annahme der Garantie hindere noch nicht an der Arrestirung des Schiffes. Die von den Vertretern des „Mannheim“ gegebene Garantie ging dahin, dass dieselben sich verpflichteten, für den Schiffer des „Mannheim“ wegen wichtiger Zahlung von 50 000 Gulden, des Betrages, nebst Zinsen und Kosten Sicherheit zu stellen, in welchen der Schiffer auf Grund des Urtheil eines zuständigen Richters verurtheilt werden sollte. Der vorstehende Fall ist keineswegs in Abweichung von dem bisherigen Recht entschieden worden. Es gilt auch in Zukunft der alte Satz, dass, falls ein Schiff in einem ausländischen Staate arrestirt ist und gegen Sicherheit oder Garantie freigegeben wird, in England ein Arrest aus demselben Grunde nicht erfolgen kann. Würde der „Mannheim“ erst nach erfolgtem Arrest gegen Garantie freigegeben sein, so würde der Richter den in England ausgebrachten Arrest aufgehoben haben. (The „Mannheim“. 17. November 1896. High Court of Justice).

Das Oberhaus hat kürzlich bestätigt, dass obschon es sich in England und Schottland grundverschiedene Rechte gelten, das Seerecht in beiden Landestheilen ein und dasselbe ist. Es handelte sich um folgenden Fall. Im November 1893 lagen drei Schiffe neben einander im Port Askaig (Sound of Islay) vor Anker, über den in der Mitte liegenden Dampfer „Dunlossit“ liefen die Kabel, mit welchen der ganz aussen liegende Dampfer „Easdale“ am Quai befestigt war. Im Laufe der Nacht erhob sich ein schwerer Sturm; der „Dunlossit“ liess nach vorgängiger Benachrichtigung die „Easdale“-Kabel durchschneiden und ging in See, der „Easdale“ strandete und erlitt beträchtlichen Schaden. Das schottische Gericht zweiter Instanz entschied, unter Aufhebung des Urtheils erster Instanz, dass in dem Durchschneiden der „Easdale“-Kabel ein widerrechtlicher Act der „Dunlossit“-Besatzung zu befinden sei, für welchen die Eigenthümer zu haften hätten. Inzwischen hatte ein Pfandgläubiger den „Dunlossit“ verkaufen lassen und das Kaufgeld war gerichtlich hinterlegt. Der „Easdale“ berief sich auf Grund seines gedachten, urtheilsmässig bestätigten Schadensersatzanspruches ein Vorzugsrecht an dem deponirten Kaufgeld klagend zu beanspruchen. Das Vorgehen der „Dunlossit“-Besatzung constituire einen Act des Schiffes, welcher ausreiche, um wegen des dadurch dem „Easdale“ zugefügten Schadens ein Pfandrecht am „Dunlossit“ entstehen zu lassen. Zu einer abweichenden Auffassung gelangte das schottische Berufungsgericht. Nach schottischem Rechte, entschied das Berufungsgericht, finde an einem Schiffe wegen widerrechtlicher Beschädigung eines anderen Schiffes, sei es durch Kollision oder auf andere Weise, kein Pfandrecht statt; angenommen ferner, dass in Schottland bezüglich Pfandrechte, dasselbe Recht wie in England gelte, so sei doch der vom „Easdale“ erlittene Schaden nicht durch den „Dunlossit“, als Schiff, verschuldet. Gegen diese Entscheidung liess der „Easdale“ die weitere Berufung beim House of Lords einlegen. Das Oberhaus trat dem ersten Theil der Vorentscheidung nicht bei. Seit den frühesten Zeiten hätte das schottische Seegericht nicht das schottische Recht in Anwendung gebracht, sondern die unter den Seestaaten allgemein geltenden seerechtlichen Normen und Gebräuche. Als später die englische Schifffahrt wuchs, habe das schottische Seegericht dem englischen Seerecht den Vorzug gegeben und selbst auf die Rechte anderer Staaten zurückgegriffen. Es wurde auch von einem schottischen Rechtslehrer, welcher vor 60 Jahren schrieb, anerkannt, dass die schottischen Seegerichte damals den englischen Seegerichtsentscheidungen den grössten Werth beilegen. Damit stimmten die schottischen Gerichtsentscheidungen vollständig überein, z. B. habe im Jahre 1788 ein schottisches Gericht die englische Praxis feststellen lassen und dieser Praxis entsprechend entschieden, obschon die früheren Entscheidungen desselben Gerichts anders gelautet hatten. Die damalige Entscheidung sei vom Oberhaus bestätigt worden. Ebenso habe das schottische Gericht in Sachen Hay c. La New das englische Seerecht in Anwendung zu bringen beabsichtigt und das Oberhaus habe damals ausdrücklich anerkannt, dass das englische Seerecht zur Anwendung kommen müsse. Endlich habe in Sachen Boettcher c. Carron Co. das schottische Gericht erklärt, dass das schottische Seerecht mit dem englischen identisch sei, und in der Entscheidung folgende Worte gebraucht: „Es würde überraschend sein, wenn heutigen Tages Schiffe mit den aus der britischen Registrirung sich ergebenden Rechten und Pflichten unter einer und derselben Flagge und in allen Beziehungen denselben Vorschriften unterworfen, aus den Häfen des Vereinigten Königreichs auslaufen und in Kollisionsfällen die Ansprüche variiren würden, je nachdem die Sache vor dem einen oder dem anderen britischen Seegericht zum Austrag kommt“. Es sei daher ausgeschlossen, dass falls im vorliegenden Falle das Pfandrecht nach englischem Rechte stattfinde, dasselbe in Schottland negirt werden könne. Das Seerecht sei in beiden Landestheilen dasselbe, es sei recht-

englisches noch schottisches, sondern britisches Recht. Wie innerhalb desselben Landestheiles, so könnten allerdings auch in England und Schottland die seegerichtlichen Entscheidungen variiren, und die schottischen Seegerichte seien ebenso wohl befugt, die englischen seegerichtlichen Entscheidungen einer Nachprüfung zu unterziehen, wie im umgekehrten Falle. Trotzdem bleibe aber das Seerecht in beiden Landestheilen ein und dasselbe. Die letzte Instanz in Seesachen aus dem Vereinigten Königreich sei das Oberhaus, dessen seegerichtliche Entscheidungen, sei es auf eine englische oder auf eine schottische Berufung, alle Seegerichte des Vereinigten Königreichs gleichmässig verbindend, da das Seerecht in beiden Landestheilen identisch sei. Das Oberhaus wandle sich sodann dem zweiten Theile der obengedachten, schottischen Vorentscheidung zu und sei bezüglich dieses Theiles dem Vordergericht bei. Die frühere, einschlagende englische Entscheidung sei die „Bold Buccleuch“-Entscheidung des Judicial Committee of the Privy Council. Zuzufolge dieser Entscheidung entstehe im Falle actuelier Collision zwischen zwei Fahrzeugen, falls nur eins derselben Verschuldung trifft, an diesem letzteren ein Pfandrecht zur Sicherung des Anspruchs auf Erstattung des von dem anderen erlittenen Schadens, und dieses Pfandrecht sei nicht nur den Ansprüchen der Schiffseigenthümer, sondern auch den Ansprüchen der vertragsmässigen Pfandgläubiger vor. Dieser Satz, welcher auch von den amerikanischen Gerichten adoptirt, habe in England nahezu 40 Jahre in den verschiedensten Fällen Anwendung gefunden, insbesondere sei das Recht den Ansprüchen auf Hilfslohn, den Heueransprüchen und den Bodmereiansprüchen vorgezogen worden. Es frage sich, ob das Oberhaus die dasselbe an sich nicht bindende Entscheidung des Judicial Committee als richtig anerkennen werde. Bejahenden Falles müsse der Satz für alle ähnlichen, seerechtlichen schottischen Fälle zur Anwendung gelangen. Die Entscheidung des Judicial Committee sei in der That in zufriedenstellender Weise begründet worden; das Resultat stehe nicht nur mit den allgemeinen seerechtlichen Normen in Einklang, sondern ruhe auch auf gesunden commerciellen Erwägungen. Der grosse Zuwachs an über hohe Fahrgeschwindigkeit verriegenden Seedampfern habe die Kollisionsgefahren derartig vermehrt, dass es durchaus wünschenswerth, wenn nicht gar nothwendig sei, die Sätze über seerechtliche Haftung so auszulegen, dass eine sorgfältige und vorsorgliche Navigirung gesichert werde. Es sei ein angemessener und gesunder Grundsatz, in Fällen, wo ein Schiff so sorglos navigirt werde, dass andere Schiffe ohne eigenes Missverschulden Schaden erleiden, ihren Eigenthümern einen Anspruch gegen das den Schaden verursachende Schiff als solches zu geben. Man könne es in derartigen Fällen nicht bei einem persönlichen Anspruch gegen die Eigenthümer bewenden lassen, welche möglicher Weise nur auf dem Register als Eigenthümer figurirten und kein Verbrechen besässen. Der in Sachen Bold Buccleuch aufgestellte Satz sei indessen ein limitirter. Wesentliche Voraussetzung für die Entstehung des Pfandrechts sei, dass die Beschädigung entweder das directe Resultat oder doch die natürliche Folge einer widerrechtlichen Handlung des Schiffes selbst sei. Die Handlung sei allerdings auf den Mangel an Geschicklichkeit und auf die Nachlässigkeit der navigirenden Personen zurückzuführen; seerechtlich würde indessen diese Handlung dem Schiffe selbst zugerechnet, dem Instrument, vermittels dessen der Schaden zugefügt werde. Im vorliegenden Falle sei aber die Beschädigung des „Easdale“ nicht durch eine Bewegung des „Dunessit“ verursacht worden. Die Beschädigung geschah einzig und allein zu Folge einer Handlung der Besatzung des „Dunessit“, eine Handlung, welche nicht im Verlaufe der Navigirung vorgenommen wurde, sondern um ein Hinderniss zu beseitigen, welches dem Antritt der Fahrt entgegenstand. Aus diesem Grunde, und nur aus diesem Grunde sei das vorstehende Urtheil zu bestätigen. (Currie v. McKnight and

Others. 10. November 1896. House of Lords). Vergleicht man diese Entscheidung mit der Vorschrift in Ziff. 10 Art. 757 des deutschen Handelsgesetzbuches, so dürfte sich ergeben, dass das deutsche Recht weit über das englische Recht hinausgegangen ist. Nach deutschem Recht würde der „Easdale“ ein gesetzliches Pfandrecht gehabt haben. Das Pfandrecht würde indessen zu Folge Art. 772 der fünften Klasse angehören und nicht den Hilfslohn-, Heuer- und Bodmereiansprüchen vorzuziehen sein.

## Die Nothwendigkeit einer starken Reserve in der englischen Marine.

In englischen Marinekreisen tritt die Befürchtung im Falle eines plötzlichen Seekrieges, nicht genügend Mannschaften in Reserve zu haben immer mehr in den Vordergrund. Man rath zu allen möglichen Mitteln um eine Reservemannschaft erhalten und ausbilden zu können, jedoch scheinen die meisten dieser Vorschläge geringe oder gar keine Aufmerksamkeit in maassgebenden Regierungskreisen gefunden zu haben, trotzdem hervorragende Männer sich eingehend mit einer Abhilfe dieses undeutlich schwachen Punktes der englischen Marine beschäftigt haben. Angesichts der nahen Jubiläumsfeier der Königin, glaubt Lord Brassey, die englischen Kolonien könnten nicht deutlicher und würdiger ihre Verehrung für die alte Dame an den Tag legen, als wenn sie sich bereit erklärten dem Königreich ihre Unterstützung zu der Gründung einer „Kaiserlichen Marine-Reserve“ zukommen zu lassen. Nach der Ansicht Herrn Brassey's wäre die Küstenbevölkerung Neu Fundlands und Kanadas, welche hauptsächlich dem Fischfang obliegen im Stande eine aus diesen Berufsständen rekrutirende Mannschaft von 5000 Mann anfänglich, später 10 000 Mann, der Regierung zur Ausbildung zu überlassen. Dass man im ganzen Lande die nicht zu verdeckenden Schwächen der jetzigen Zustände einsieht, beweist die in der „United Service Institution“ gehaltene Rede Mr. Sullivan's, Sohn des bekannten verstorbenen Admirals.

Wir wollen nun Mr. Sullivan besprechen lassen.

Der bekannte Schriftsteller, auf dessen Aeusserung in Betracht seiner Competenz als Fachmann in England grosses Gewicht gelegt wird, meint, diejenige Nation, welche im Besitze der besten Schiffe und der dazugehörigen geschulten Mannschaft ist, wird in einem zukünftigen Seekriege als Sieger hervorgehen. — Wir haben die denkbar besten Schiffe, aber wo ist die Mannschaft? Frankreichs Marine, die für England nur in Betracht kommen kann, ist uns in Bezug auf den letzteren Punkt bedeutend überlegen, denn hinter der Front der aktiven französischen Marinemannschaften ist eine beträchtliche Reserve bereit, bei einer Mobilmachung in denkbar kürzester Zeit kampfbereit einzugreifen. Ja es ist wohl nicht übertrieben, wenn ich behaupte, Frankreich stehen mehr einexercirte Leute zur Verfügung, wie unter den denkbar ungünstigsten Umständen auf den Schiffen Verwendung finden können. Mit einer Kaufahrteiflotte von nicht mehr als 900 000 Tons Raumgehalt führen sie, Dank der umsichtigen Fürsorge des Staates, eine Gesamtbesatzung von 135 000 Mann französischer Nationalität in ständigem Dienst, von denen 71 000 im Küstenfischereibetrieb, 10 000 in der Hochseefischerei, 18 000 in der Küstenfahrt, 21 000 in der Oceanfahrt beschäftigt sind, der noch fehlende Rest ist auf Yachten und Lootsenbooten thätig. Wenn diese ganze angeführte Zahl auch beim Ausbruch eines Krieges nicht sofort zur Stelle ist, so können die 89 000 Personen, welche in der Küstenfischerei und Küstenschiffahrt Dienste verrichten, in kurzer Zeit als Marinemannschaften eingezogen werden. Dieser für unsere Verhältnisse enormen Anzahl haben wir im Ganzen 25 000 Mann entgegenzustellen, welche aber in keiner Weise zur sofortigen Verfügung bereit stehen, sondern zerstreut



in allen Kompassrichtungen des Erdballes auf den verschiedenen Schiffen angemustert sind. Einige dieser geschulten Reservemannschaften sind allerdings an Bord der grossen Passagierschiffe, die im Kriegsfall Hülfskreuzerdienste verrichten werden, jedoch ist deren Anwesenheit an Bord dieser Schiffe nothwendig. Dieser greifbare Unterschied zu Ungunsten Englands zwischen beiden Nationen ist für jeden, der die Verhältnisse beider Länder kennt, sehr erklärlich. Die französische Kauffahrteimarine ebenso wie das ganze Fischereiwesen erhalten vom Staate grosse Unterstützungsgelder, und diese Staatssubventionen, die in England unbekannt sind, geben der französischen Regierung das Recht, in Friedenszeiten das auf den subventionirten Schiffen beschäftigte Personal zu gewissen Zeiten zur Uebung einzuziehen, und in Kriegszeiten von den geschulten Mannschaften den nothwendigen Gebrauch zu machen. Ausserdem besteht zu Gunsten der französischen Seeleute ein Gesetz, welches den Seemannsämtern verbietet, Ausländer an Bord französischer Schiffe zu mustern, also die eigenen Seeleute vor jeder Konkurrenz ausländischer Berufsgenossen sichert; ferner soll noch die staatliche Pension erwähnt werden, die allen Angehörigen der Republik nach 300 monatlicher Seefahrtszeit zu Theil wird. Durch solche Handlungen und durch ein offenes Interesse, welches der französische Staat an seinen Seeleuten nimmt, hat er berechtigten Anspruch auf eine Wiedervergeltung seitens der Bevorzugten.

Dass der englische Staat in Bezug auf die Anmusterung fremder Seeleute ein dem französischen ähnliches Gesetz nicht einführen kann, bedarf weiter keiner Auseinandersetzung; denn glaubte eine englische Regierung im Interesse ihrer Seeleute ein Gesetz einführen zu wollen, welches Ausländer vom Dienst auf englischen Schiffen ausschliesst, so wäre eine grosse Anzahl britischer Rheder gezwungen, ihr schwimmendes Material dem Ausländer zu verkaufen, da bekanntlich die Besatzung unserer Schiffe sich zur Hälfte aus fremden Nationalitäten zusammensetzt. Hierbei mag gleich auf die Gefahr aufmerksam gemacht werden, welche unserer Handelsflotte, in Anbetracht der vielen Ausländer, die in dieser Dienste verrichten, im Kriegsfall bevorsteht. Es muss deshalb unser Bestreben sein, wenigstens die höheren Chargen, also die verantwortlichen Posten an Bord der Handelsschiffe, in die Hände unserer Landsleute, so lange es noch Zeit ist, zu legen. Das Bestreben unserer Regierung muss ferner darauf gerichtet sein, die auf fremden Schiffen fahrenden Briten wieder der Heimath zuzuführen. So lange das der jeweiligen Regierung nicht gelingt, kann von einer starken Reservemannschaft, wie sie für ein Land, das mehr als die Hälfte aller auf diesem Erdball thätigen Schiffe unter seiner Flagge fahren sieht, nothwendig ist, keine Rede sein.

Um aber die englischen Seeleute zu ihren eigenen Schiffen zurückzuführen, muss der Staat unser einheimisches seefahrendes Publikum gegenüber anderen Nationen privilegiren. Der einfachste und jedenfalls am wenigsten kostspieligste Weg dieses Ziel zu erreichen, ist aber, wenn der Staat mit den britischen Rhedern Vergleiche eingeht und Letzteren die Mittel und Macht in die Hände giebt, den Seeleuten Wohlthaten erweisen zu können; die Arbeitgeber aber auch verpflichtet, gewisse Bedingungen zu erfüllen, die ihnen vom Staate auferlegt werden. Mr. Sullivan macht folgende Vorschläge: „Man gebe dem britischen Rheder in erster Linie in Bezug auf die Besatzungsfrage und das Tiefadegesetz gleiche Rechte wie dem Ausländer; man verpflichte jedes englische Schiff, eine bestimmte, nach der Grösse des Schiffes berechnete Anzahl Briten als Mannschaft an Bord zu führen; man führe ein „Apprentice System“ ein, wonach britische Knaben nur nach einer gewissen Fahrzeit auf englischen Schiffen die höhere Karriere einschlagen können; man organisire eine kräftige Reservemannschaft zu Kriegszwecken.“

Diese für England wichtigste Frage des Besitzes einer organisirten und geschulten Reservemannschaft ist schon sehr

oft besprochen worden; es sind schon sehr verschiedene Mittel angegeben; jedoch in einer Ansicht sind wir alle einig: vom Staate muss ein Entgegenkommen ausgehen, die Regierung muss entweder den Seeleuten oder den Rhedern Bevorzugungen gewähren, welche den Betheiligten als Sporn dient und in ihnen selbst Interesse wachruft. Lord Brassey ist der Ansicht, die Regierung müsse, statt den Apprentices und anderen Seeleuten Erleichterungen zu schaffen, den Rhedern eine Subvention geben, die diese in den Stand setzt, ihr britisches Schiffpersonal bevorzugen zu können.

Ob und wie weit die von Mr. Sullivan und Lord Brassey vorgeschlagenen Heilmittel die gewünschte und für England nothwendige Abhilfe schaffen könnten, entzieht sich unserer Beurtheilung, eines jedoch steht fest, eine stärkere Reservemannschaft, wie sie augenblicklich besteht, ist für England im Kriegsfall erforderlich. Ob aber der englische Seemann auf seiner angeborenen Abneigung gegen jedes militärische Dasein sich durch Subventionen und Prämien bewegen lässt, in Friedenszeiten Exerzierdienste auf Kriegsschiffen zu verrichten, scheint uns sehr fraglich. Es hat vielmehr den Anschein, als ob bei ganzen Auseinandersetzungen Mr. Sullivan's darauf hinauslaufen, den lang ersehnten und erträumten Lieblingswunsch der englischen Rheder, die Besatzungsfrage und das Tiefadegesetz, wieder in Anregung zu bringen.

## Das Befeuerungswesen des Rothen Meeres.

Die Frage des Befeuerungswesens im Rothen Meer wird von Jahr zu Jahr, in Folge des zunehmenden Verkehrs in den dortigen Gewässern wichtiger und bedarf unter allen Umständen bald einer zufriedenstellenden Lösung. Für das Ausbilden und Instandhalten der Feuer, Bojen, Feuerschiffe, sowie der Seezeichen, welche in einem von allen Nationen befahrenen, sehr gefährlichen Meere nothwendig sind, ist die türkische Regierung verantwortlich, weil das Rothe Meer an seiner östlichen Seite, die in Folge der dort herrschenden Untiefen für die Schifffahrt gefährlich ist, von türkischem Gebiet begrenzt wird. Trotz wiederholter Bitten, Fragen, ja sogar Forderungen, diese Uebelstände abzuheben, hat sich die türkische Regierung indifferent gezeigt; denn die türkische Handelsflotte, welche überhaupt von einer solchen gesprochen werden kann, kommt wenig oder garnicht dabei in Betracht. Die vom Osmanen unterhaltenen überseeischen Handelsbeziehungen mit anderen Ländern durch Schiffe türkischer Nationalität sind so untergeordnet, dass die Ausgaben für Errichtung und Instandhaltung der Seezeichen im Rothen Meere in keinem Verhältnis zu den Einnahmen stehen, die durch den Verkehr mit seinen Häfen erzielt werden. Die türkische Regierung wird also die dringende Nothwendigkeit nicht noch mehr Schulden zu den schon jetzt bestehenden hinzufügen. Dieser Umstand ist so lange von Schifffahrttreibenden und Assekuradeuren eingewandt und bis jetzt vergeblich von ihnen bei ihren Regierungen geltend gemacht worden. Englischen Rhedern, welchen bekanntlich die meisten an einer guten Küstenbefeuerung des Rothen Meeres liegen muss, da ihre Schiffe in grosser Anzahl das engelsame Meer befahren, haben auch die grössten Anstrengungen gemacht, das englische Handelsamt für die Sache zu interessieren, jedoch scheint bisher Alles vergebliche Mühe gewesen zu sein.

Auf den letzten derartigen Antrag von einem Mitgliede des englischen Unterhauses antwortete der Präsident des Handelsamtes, Mr. Ritchie, „der englische Botschafter in Konstantinopel sei angewiesen, bei der türkischen Regierung über den Mangel des Befeuerungswesens im Rothen Meere vorzustellen, jedoch seien in Konstantinopel unter den obwaltenden Umständen ernstere Sachen zu besprechen“, d. h. mit anderen

Worten, eine Aenderung dieses offenbaren Uebelstandes, in Folge dessen in den letzten zehn Jahren 68 englische Dampfschiffe gestrandet sind, muss auf spätere Zeit verlagert werden.

Die gefährlichste Stelle, der Ruheplatz vieler Dampfer, ist die östliche Seite des südlichen rothen Meeres, in dieser haben sich 96%, aller Unglücksfälle ereignet. Die von Sir. James Fergusson zusammengefassten, dem Unterhause in einer Broschüre vorgelegten Unglücksfälle und deren Veranlassung fingen im Januar 1885 mit dem „Chusan“ an und endeten zehn Jahre später mit der „Oratava“, also durchschnittlich sieben Schiffe im Jahre. Glücklicherweise sind unter den Unglücksfällen nur zwei Totalverluste und kein Verlust an Menschenleben zu verzeichnen, jedoch waren die Reparaturkosten so enorme, dass die Versicherungsgesellschaften in nächster Zeit für Schiffe, die dort hinfahren eine höhere Versicherungs-Prämie beantragen werden. Frägt man, welchen Veranlassungen in herkömmlicher Weise die Strandungen zuzuschreiben sind, so behauptet uns die Broschüre Sir James Fergusson's, dass unvorhergesehene Richtung und Stärke des Stromes, plötzliche Stürme, ungeheures Melden des am Loth stehenden Mannes über die Wasseroberfläche, schlechtes Steuern, Unfall an der Maschine, Fehlen des Lotsen u. s. w., die Gründe aller dieser Seeunfälle nach Ansicht der Seegerichte sein sollen. Wäre das enge und gefährliche Fahrwasser durch Bojen, Picken oder sonstige Seegestalten als Merkmale am Tage und durch gute Feuer bei Nacht gekennzeichnet, so hätten viele Strandungen, besonders die in Folge von Stromversetzungen vermieden werden können. Die zuständigen Seegerichte, welche jene Unglücksfälle zu verurtheilen hatten, haben aber auf die dort herrschenden Uebelstände wenig Rücksicht genommen, sondern die Schuld dem Schiffsführer und seinen Officieren zugeschrieben und die Härte des Gesetzes auf die verantwortlichen Personen geltend gemacht. Welche Mühe hat es gekostet die türkische Regierung zu bewegen ein Feuer auf Obstruction Point auszubringen; es geschah erst, nachdem zwei grosse Dampfer an dem gefährlichen Ort gestrandet waren. Schliesslich als das langersehnte Feuer errichtet ist und den Schiffen als leitende Marke dienen soll, wurde sich beim Schiffbruch des englischen Dampfers „Akaba“ heraus, dass das Feuer fehlerhaft angebracht ist, d. h. die Sichtbarkeit des Feuers war ausserhalb seiner Peilungsgrenze eine Verdunkelung stattfinden sollte, deutlicher und stärker nach der dem Meere zugekehrten Seite. Dieser vom Kapitän des verunglückten Schiffes gemachte Ausspruch wurde natürlich stark vom Seegericht bezweifelt und wäre heute noch nicht völlig entschieden. Die englische Regierung jedoch sandte das Kanonenboot „Pinguin“ zur Prüfung dieser aufgestellten Behauptung hin; das Resultat der Untersuchungen seitens des Kanonenbootes war ein für den Kapitän der „Akaba“ befriedigendes, denn seine Behauptungen wurden vollauf bestätigt. Und dann die handeltreibenden und im Besitze einer grösseren Seefahrtflotte befindlichen Nationen solchen Uebelständen gegenüber machtlos? Ist es nicht möglich die erforderlichen Vorkehrungen, welche in dem gefährlichen Fahrwasser nothwendig sind, durch ein internationales Comité zu errichten? Diese und ähnliche Fragen werden an Herrn Ritchie gerichtet, aber die Antwort wie sie für die Schifffahrt wünschenswerth ist, erhält niemand. — An eine Verwirklichung dieser Wünsche kann erst nach vollständigem Friedensschluss mit Griechenland gedacht werden, wenn die Botschafter nicht mehr so ernste Verhandlungen zu überlegen und zu besprechen haben, wie es jetzt der Fall ist. Bis dahin bleibt es den Schiffen nach wie vor überlassen zu stranden oder vollständig zu zerschellen.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Rostock.

In der am 14. Mai stattgefundenen Sitzung des Seeamts wurde die Untersuchungssache wegen Collision der Dampfer

„Königsberg“ und „Bürgermeister Massmann“, in welcher bereits am 16. Februar d. J. eine Verhandlung stattgefunden hatte, durch folgenden Spruch zum Abschluss: „Der am 5. August 1896 in den Drogden, etwas südlich von Nordre Roesen-Feuerthurm erfolgte Zusammenstoss des Stettiner Dampfers „Königsberg“ mit dem Rostocker Dampfer „Bürgermeister Massmann“ ist nach Ansicht des Seeamtes dadurch verursacht, dass der Führer des „Königsberg“ irrthümlich annahm, die in Rede stehenden beiden Schiffe befänden sich in einem engen Fahrwasser, und in dieser Annahme, um der Vorschrift des Artikels 21 der Kaiserlichen Verordnung vom 7. Januar 1880 zu genügen, mit Backbordruder sich dem auf der westlichen Seite des Fahrwassers befindlichen Dampfer „Bürgermeister Massmann“ näherte. Da die irrthümliche Auffassung seitens des Führers des „Königsberg“ entschuldbar erscheint und auch im Uebrigen das Verhalten der Führer beider Dampfer zu begründeten Ausstellungen keinen Anlass bietet, so ist keinem derselben ein Verschulden an dem Seeunfalle zur Last gelegt.“

## Vermischtes.

### Die Auswanderung über Hamburg im Monat April 1897.

Nach der von der Polizeibehörde veröffentlichten Uebersicht betrug die Zahl der über Hamburg ausgewanderten Personen im letzten Monat 3567 Individuen, und zwar 2089 männlichen und 1478 weiblichen Geschlechts, darunter 562 bzw. 392, zusammen 954 Deutsche. Von den Ausgewanderten bildeten 1009 männliche (darunter 167 Deutsche) und 1106 weibliche (233 Deutsche), 562 (122 Deutsche Familien, während 1080 männliche (395 Deutsche) und 372 weibliche (159 Deutsche) Einzel-Personen auswanderten. Es waren über 10 Jahre alt 1674 männliche (506 Deutsche) und 1083 weibliche (326 Deutsche) Auswanderer; im Alter von 1 bis 10 Jahren standen 303 Knaben (41 Deutsche) und 308 Mädchen (50 Deutsche), und unter 1 Jahr alt waren 112 männliche (15 Deutsche) und 87 weibliche (16 Deutsche) Auswanderer. Mit 36 Schiffen gingen 3474 Auswanderer direct über hier, mit 15 Schiffen 93 Auswanderer indirect. Es kamen aus dem Deutschen Reich 562 männliche und 392 weibliche, aus Oesterreich-Ungarn 782 männliche und 713 weibliche, aus Russland 518 männliche und 206 weibliche, aus den übrigen fremden Staaten 227 männliche und 167 weibliche Auswanderer. Es gingen nach den Vereinigten Staaten Nordamerikas 1188 männliche und 812 weibliche Auswanderer, nach dem übrigen Amerika 1501, nach Afrika 66, nach Asien — und nach Australien und Polynesien — Auswanderer. In der Zeit vom 1. Januar bis ultimo April 1897 wanderten 9490 Personen (darunter 2575 Deutsche) aus, während für dieselbe Zeit des Jahres 1888 diese Zahl 30103 (9354 Deutsche), 1889 19532 (7853 Deutsche), 1890 25677 (7873 Deutsche), 1891 33155 (10187 Deutsche), 1892 42102 (10593 Deutsche), 1893 21323 (10551 Deutsche), 1894 10461 (5111 Deutsche), 1895 10336 (3306 Deutsche), 1896 14882 (3420 Deutsche) Personen betrug, so dass die diesjährige Auswanderung durchweg gegen die übrigen Jahre zurücksteht.

### Zur Aufhebung des Zolles auf Seeschiffen in Russland ist

eine Kommission nach St. Petersburg einberufen, die über die Aufhebung oder wenigstens die Herabsetzung des Einfuhrzolles auf Seeschiffen berathen soll. Ueber die beabsichtigten Verhandlungen wird in der „Magd. Ztg.“ berichtet, dass der russische Finanzminister dieser Frage ein lebhaftes Interesse zugewandt habe und nicht abgeneigt sei, den Forderungen der Schifffahrtsgesellschaften und Börsenvorstände der Seehandelsplätze Zugeständnisse zu machen. Bis zum Jahre 1881 war in Russland die Einfuhr von See- und Flussschiffen vollständig zollfrei. Erst zum 1. Januar 1881 trat ein Zoll in Kraft, der im Laufe der nächsten 6 Jahre mehrfach ausgedehnt und er-

weitert wurde. Die gegenwärtigen Zollsätze bestehen seit dem Jahre 1887. Es beträgt der Zoll für See- und Flussschiffe in vollständigem Zustande mit vollem Takelwerk oder ohne dasselbe: 1. eiserne: von jeder Tonne des ganzen Raumes a) für die ersten 100 Tonnen 38 Rubel-Metall, b) für die folgenden von 100 bis 1500 Tonnen 20 Rubel-Metall, c) für die folgenden 1500 und mehr Tonnen 10 Rubel-Metall. 2. hölzerne: von jeder Tonne des ganzen Raumes a. für die ersten 100 Tonnen 12 Rubel-Metall, b) für die folgenden 100 Tonnen und mehr 6 Rubel-Metall. Eisernen Schiffe — mit oder ohne Dampfmaschinen —, welche in Theile zerlegt zur Einfuhr gelangen, werden laut den entsprechenden Artikeln des Tarifs verzollt. Die Vertreter der Dampfschiffahrtsgesellschaften und der Seehandelsplätze machen nun geltend, dass die verhältnissmässig geringfügige Entwicklung des russischen Schiffahrtsgewerbes wesentlich dem hohen Zoll auf Schiffe, die aus dem Auslande bezogen werden, zuzuschreiben sei. Die seiner Zeit gehegte Erwartung, dass in Russland leistungsfähige Schiffswerften entstehen würden, ist, soweit es sich um den Bau von grossen Seedampfern handelt, nicht in Erfüllung gegangen. Solche Schiffe müssen nach wie vor grösstentheils im Auslande gekauft werden. Infolge dessen belastet der Zoll die russischen Käufer schwer; die russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel hat im Laufe der letzten zehn Jahre 1 017 000 Rbl. Zoll für im Auslande beschaffte Dampfer gezahlt. Der ausländische Wettbewerb ist schon deshalb leistungsfähiger, weil er über billigeren Schiffe verfügt. Es hat das u. A. zur Folge, dass zahlreiche russische Unternehmer Kapital in Schiffen, die unter fremder Flagge segeln, veranlagt haben, dass die Fortschritte des Schiffahrtsgewerbes mit der Entwicklung der übrigen Zweige des Handels und Gewerbes in Russland nicht gleichen Schritt halten und dass der grösste Theil des auswärtigen russischen Handels durch ausländische Schiffe vermittelt wird. Ein Mitglied der oben erwähnten Kommission hat den Betrag, den der russische Handel für Schiffsfrachten alljährlich an das Ausland zahlt, auf 75 Millionen Rubel geschätzt. Die russische Regierung stundet nun zwar, weil sie die Beschwerde der Schiffahrtfirmen durch den hohen Zoll anerkennt, die Zollgebühren auf eine Reihe von Jahren; dieses Zugeständniss wird aber von den Vertretern des Schiffahrtsgewerbes mit Recht als völlig unzureichend bezeichnet. Es sei dringend geboten, den Zoll auf grosse eiserne Seedampfer ganz aufzuheben, während der Zoll für Flussschiffe bestehen bleiben könne, weil für den Bau von solchen kleineren Fahrzeugen die russischen Werften bereits genügend leistungsfähig geworden seien. Die Vertreter der Eisenindustrie und der Schiffbauanstalten sind mit jener Forderung natürlich nicht einverstanden, ihr Einspruch scheint aber bisher auf den russischen Finanzminister keinen grossen Eindruck gemacht zu haben. So ist es nicht unwahrscheinlich, dass er sich mit der Aufhebung des Zolles für Schiffe mit einem Raumgehalt von über 1500 Tonnen einverstanden erklären und ausserdem vielleicht noch die Gewährung von Schiffsbau- und Meilenprämien befürworten wird.

Binnen Kurzem erwartet man in St. Petersburg Mittheilung über die Vollendung der mächtigen Eisbrecherdampffähre, die für die russische Regierung auf der Schiffswerft von Armstrong in England erbaut wird und dazu bestimmt ist, die Züge der Sibirischen Eisenbahn über den Baikalsee zwischen der Listwennitschni-Rhedo und der Missowaja-Bucht zu führen. Diese Fähre wird eine Länge von 290 Fuss, eine Breite von 57 Fuss, 4000 Tonnen Displacement und soll kontraktgemäss eine Schnelligkeit von 13 Knoten haben. Sie wird nach amerikanischem Muster mit einer kräftigen Vorderschraube versehen sein, die das Eis bis zu einer Dicke von 67 cm zu zerschlagen im Stande ist. Die Fähre wird 25 Bahnwagen im Gesamtgewichte von 500 Tonnen auf einmal transportiren können.

Wir hatten schon früher Gelegenheit, über den Entwurf eines Gesetzes an der brasilianischen Küste, betreffend die Nationalität der Küstenschiffe Mittheilung zu machen. Wir erfahren durch den „Fairplay“, dass der Entwurf angenommen, dass also ein jedes an der brasilianischen Küste beschäftigte Schiff, welches dort Küstenschiffahrt betreibt unter brasilianischer Flagge fahren und zwei Drittel seiner Besatzung sich aus Einheimischen zusammensetzen muss; zu dieser Majorität der Mannschaft muss unter allen Umständen der Kapitän des Schiffes gehören. Den Passagieren soll es, im Gegensatz zu Ladungsgütern, gestattet bleiben von einem brasilianischen Hafen zum anderen mit ausländischen Schiffen zu fahren. Der erste Erfolg war, dass die Küstenfrachten innerhalb kurzer Zeit von 20 auf 40 % gestiegen sind.

Im Imperial Institute in London ist von dem Prinzen von Wales als eine der Ausstellungen, die das Jubiläumsjahr der Königin Victoria verherrlichen sollen, die Jacht- und Fischereiausstellung eröffnet worden, die ein kulturgeschichtliches Interesse beansprucht. Als die Königin Victoria den Thron bestieg, gab es nur neun Jachtelubs von Bedeutung, und die ganze Flotte britischer Jachten und Vergnügungsschiffe war nicht viel zahlreicher wie gegenwärtig die Fahrzeuge eines einzigen Clarks der Royal Squadron. Die amtlich verzeichneten Jachten der Gegenwart zerfallen in 1093 Dampf- und 3250 Segelschiffe mit einem Gesamtgehalt von 199 447 Tonnen, die mit einem Kostenaufwande von 8 Mill. Lstr. erbaut wurden. Diese ansehnliche Flotte giebt Beschäftigung für ungefähr 700 Personen, die jährliche Auslage übersteigt 1 1/2 Mill. Lstr. Gewiss ist der Unterschied zwischen der berühmten Jacht „Alarm“, die 1838 den ersten von der Königin gestifteten Becher gewann, und der herrlichen, von zwei Schrauben getriebenen Dampfjacht „Giralda“ von 1664 Tonnen, die dem Abgesandten Mc Calmont gehört, der ein vollständiges Modell geschickt hat.

**Verkehr durch den Suezkanal während der letzten 4 Jahre.** Die Gesamtzahl der Schiffe, welche im Jahre 1895 den Suezkanal passirt haben, beträgt 3409 gegen 3434 im Jahre 1895. Interessant erscheinen einige statistische Angaben der Gesellschaft über die Betheiligung seitens der wichtigsten Flaggen:

Nationalität	Anzahl der Schiffe	% 1896	Netto-Tonnen-Gehalt in 1000 t	% 1896	% 1895	% 1894
England	2162	63.4	5 817 769	68.0	71.8	74.6
Deutschland	322	9.4	806 280	9.4	8.2	7.8
Italien	230	6.8	392 694	4.6	1.7	1.3
Frankreich	218	6.4	532 273	6.2	8.0	6.8
Niederlande	200	5.9	350 404	4.4	4.3	4.4
Oesterr. Ung.	71	2.1	158 301	1.8	2.0	2.3
Spanien	62	1.8	182 316	2.1	1.2	1.0
Russland	47	1.4	134 300	1.5	1.1	1.0

England, welches den grössten Verkehr durch den Suezkanal aufzuweisen hat, geht nach dieser Statistik beständig zurück, während Deutschlands Verkehr, der an zweiter Stelle kommt, eine stete Aufwärtsbewegung anzeigt. Ebenso zeigt Italien bemerkenswerthe Zunahme; Oesterreich-Ungarn hingegen bleibt stationär. — Die Totalerlöse der Gesellschaft betragen im Jahre 1896 79 638 000 Fres. gegen 78 170 000 Frs. im Jahre 1895.

Für die sämtlichen im Auslande befindlichen und zum Auslande zu entsendenden Schiffe werden der „Nat. Ztg.“ zufolge Marineschiffsposten eingeführt. In gleicher Weise wird der Postbetrieb eingeführt für die Commandos der Ablesungstransporte S. M. Schiffe im Auslande und für das Marinebataillon in Yokohama. Der Betrieb der neu einzurichtenden Marineschiffsposten tritt mit dem 1. Juni in Wirksamkeit. Die Zulassung anderer inländischer Postanstalten neben dem Hauptpostamt in Berlin zum unmittelbaren Verkehr mit den Marine-



Posten, sowie die unmittelbare Auslieferung der für die Fischschiffposten bestimmten Briefsäcke an Bord der fremdländischen Postdampfer ist in Aussicht genommen.

Da bis zum 1. Juli d. J. eine Abänderung des Artikel 26 der Washingtoner Beschlüsse nicht zu erreichen war, ist dem Seischiffverein Unterweser vom Reichskanzler ein Schreiben zugegangen, dass das Gesetz betr. Verhütung von Zusammenstößen der Schiffe auf See am genannten Tage publiziert werden wird, dass aber bezügl. der Lichterführung und des Wegerechts der Fischdampfer (Artikel 9 und 26) derselbe Rechtszustand hergestellt werden solle wie in England. In der Sitzung des Reichstages am 19 d. M. interpellirte Abgeordneter Hahn die Regierung nochmals und stellte die Frage, ob die am 1. Juli in Kraft tretende Kaiserliche Verordnung mit den analogen englischen Bestimmungen in jeder Weise übereinstimme. Staatsminister Dr. von Bötticher antwortete: „Er glaube sich den Dank Tausender zu verdienen, wenn er mit einem einfachen „Ja“ vernehmlichen „Ja“ antworte.“ Damit ist für die Fischdampfer erreicht, was augenblicklich zu erreichen war, und nach der jetzt auch in England herrschenden Bewegung lässt sich erwarten, dass demnächst durch internationales Uebereinkommen eine den Wünschen aller Betheiligten und den Verhältnissen Rechnung tragende Bestimmung getroffen wird.

**Der Handel Deutschlands und Grossbritanniens.** Am Schlusse der jüngsten Parlamentssession hat der Präsident des englischen Handelsamts, Mr. Ritchie, einen seiner Beamten, Sir Courtonay Boyle, mit der Aufmachung einer vergleichenden Uebersicht des auswärtigen Handels Deutschlands und Englands beauftragt und dessen Bericht vor Kurzem dem Parlament zugehen lassen. Die erste Frage, welche zu untersuchen ist, geht dahin, in welchem Verhältnisse der Exporthandel der beiden Staaten in den letzten Jahren zugenommen hat. Der Ausfuhrhandel Englands betrug im Jahre 1880 223 000 000 £, im Jahre 1895 betrug derselbe 226 000 000 £, hat also im Laufe von 15 Jahren um 3 000 000 £ zugenommen. Dagegen stieg der Export Deutschlands von 145 000 000 £ im Jahre 1880 auf 166 000 000 £ im Jahre 1895, hier beträgt also die Zunahme 21 000 000 £. Allerdings ist hier in Betracht zu ziehen, dass das Memorandum über den Exporthandel Grossbritanniens mit Ausschluss der Ausfuhr ins Auge fasst, auch wird der Unterschied zwischen der Zunahme der beiderseitigen Exporte viel geringer, wenn man den Durchschnitt der Jahre 1880—1885 und den der Jahre 1890—1895 in Betracht zieht. Immerhin jedoch lässt sich constatiren, dass der Handel Deutschlands sich in weit schnellerem Masse entwickelt hat als der Englands. Von der Gesamtausfuhr fielen in den Jahren 1870—1874 in Grossbritannien auf einen Kopf 7 $\frac{1}{2}$  £, in den Jahren 1890—1894 aber 6 $\frac{7}{11}$  £, während in Deutschland in derselben Zeit auf einen Kopf 2 $\frac{1}{17}$  £, im Jahre 1895 3 $\frac{1}{17}$  £ entfielen. Nun ist es eine Thatsache, dass in England namentlich der Handel in Manufacturwaaren abgenommen hat. Denn während die Manufacturwaaren-Ausfuhr von 1883 bis 1895 von 215 Mill. £ auf 196 Mill. £, also um 19 Mill. £ gesunken ist, stieg der Import in Manufacturwaaren in derselben Zeit von 53 Mill. auf 76 Mill., ja im Jahre 1896 erreichte er sogar die Höhe von 81 Mill., er hat also um 28 Mill. zugenommen. Ein Vergleich des Exports und Imports von Deutschland nach England und von England nach Deutschland geht für England die beruhigende Thatsache, dass der Markt Deutschlands in Deutschland mehr zunimmt, als der Markt Deutschlands in England. Besser als durch all diese indirekten Beobachtungen aber werden wir die Bedeutung der deutschen Concurrenz für die englische Industrie beurtheilen können, wenn wir die einzelnen Länder ins Auge fassen, in welchen die Concurrenz hauptsächlich zu Tage tritt. Eine eingehende Untersuchung zeigt, dass der grössere Theil des Handels in europäischen Ländern und besonders in allen britischen Inseln von England geführt wird. Drohend wird die deutsche

Concurrenz nur in Russland und Nordeuropa, doch auch hier herrscht noch immer der englische Handel vor. In Deutschland, Frankreich und in den Vereinigten Staaten ist der Import aus England noch immer grösser als der aus irgend einem anderen Staate. Ja, während in diesen Ländern der Import aus sechs Ländergruppen im Verhältniss zum Gesamt-Import abgenommen hat, hat sich der Import aus Grossbritannien bedeutend vermehrt. Der Antheil Deutschlands an dem Import nichteuropäischer Staaten ist allerdings im Wachsen begriffen, und zwar ist dieses Anwachsen schneller als die Zunahme des Antheils Englands, doch bleibt England auch hier seinem Concurrenten sehr überlegen. Im Importhandel der europäischen Staaten hat in der letzten Zeit sowohl Deutschland als auch Grossbritannien um etwa 2% abgenommen, doch behält Grossbritannien die Vorhand. Der Exporthandel Englands nach den europäischen und amerikanischen Staaten (ausser Deutschland, Frankreich und den Vereinigten Staaten), ferner nach Aegypten, China, Japan und den britischen Colonien (inbegriffen Indien und Australien) ist um 1 381 000 £ mehr angewachsen, als der Export Deutschlands nach denselben Staaten. Während aber diese Ziffer einestheils beweist, dass England noch immer im Uebergewicht ist, zeigt sie andererseits, wie mächtig Deutschland dem britischen Reiche nachstrebt, indem der Export Frankreichs nach den genannten Staaten um 21 659 000 £, der Export der Vereinigten Staaten um 20 160 000 £ weniger angewachsen ist, als die Ausfuhr Grossbritanniens. Betrachtet man schliesslich den wichtigsten der Märkte, auf welchen Deutschland und England concurriren, nämlich den der Vereinigten Staaten, so findet man, dass Deutschland hier wohl immer mehr an Boden gewinnt, dass aber hier im Rechnungsjahr 1894/95 der Gesamt-Import aus Deutschland (81 014 065 \$) weit hinter dem Gesamt-Import aus Grossbritannien (159 083 243 \$) zurückgeblieben ist. All dies zeigt also, dass Deutschland im Handel noch nicht jene Rolle spielt, welche ihm von einigen Seiten zugeschrieben wurde, dass es aber bedeutende Fortschritte macht, um diese Rolle einst spielen zu können. (Pester Lzt.)

Die kgl. Jachten „Victoria & Albert“, „Osborne“ und „Alberta“ werden gegenwärtig in Portsmouth zur Feier des Regierungsjubiläums in würdigen Stand gesetzt. Es sind alles alte Schiffe. Die meisten Souveraine und einige Privatleute haben entschieden bessere Jachten, als die englische Königsfamilie. Von der „Osborne“ werden die Prinzessin von Wales, der Herzog von Coburg und der Herzog von York der Flottenparade zusehen. Der erste Lord der Admiralität wird vom „Wildfire“ aus die Flotte besichtigen. Die Mitglieder des Parlaments werden auf dem Canad-Dampfer „Campania“ die grossartige Entfaltung der britischen Seemacht betrachten; auf der „Campania“ soll auch das diplomatische Corps untergebracht werden.

Der Präsident des englischen Handelsamts, Mr. Ritchie, hat eine aus hervorragenden Vertretern der britischen Kriegs- und Handelsmarine bestehende Kommission ernannt, welche den Zweck hat, ihr Gutachten über folgende wichtige Fragen, betreffend die Lichterführung bei Segel- und Dampfschiffen auszusprechen.

1. Welche Lichter aufgebracht und geführt und welche Signale geführt und gegeben werden sollen bei Segel-, Dampfschiffen oder Booten, wenn sie mit dem Fischfang beschäftigt sind.
2. Ob es nothwendig ist, den in ihrem Berufe thätigen Fischdampfern das unbedingte Wegerecht zu gewähren.
3. Welche Lichter von Dampfern, die einen Lootsen an Bord haben, aufgebracht und geführt werden sollen, wenn beabsichtigt wird diesen an seiner Endstation abzusetzen.

Es scheint, als ob die Bemühungen Herrn Spillmann's, englische Rhederei- und Fischereikreise für die Wegerechtsfrage der Fischdampfer zu interessieren, von Erfolg gekrönt seien.

In der Sitzung vom 18. Mai der Handelskammer in Köln kamen die neuen subventionirten Reichspost-Dampferlinien nach Ostasien zur Sprache. Der Minister für Handel und Gewerbe hatte bei der Kammer angefragt, ob die Linien die an den Küstenfahrten beteiligten deutschen Rhedereien beeinträchtigen. Der Kölner Rheder Rud. Wahl, der an der chinesischen Küste 5 Dampfer beschäftigt, hat sich auf Veranlassung der Kammer dahin geäußert, dass eine solche Beeinträchtigung nicht stattfindet; im Gegentheil wickelt sich jetzt der Postverkehr der Rhedereien rascher ab. Von den Küstendampfern würden auch kleinere Plätze besucht, die von den Reichspostdampfern nicht angelaufen werden.

### Kleine Mittheilungen.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffsgesellschaft hat einen ca. 6290 Tons grossen Dampfer bei der Reiherstieg-Schiffswerft in Auftrag gegeben.

Von den 180 Schiffen, welche im April in Havre verkehrt haben, waren 104 britischer, 26 französischer und 25 deutscher Nationalität.

Viele englische Dampfschiffslinien treffen Vorbereitungen, um Passagiere zur grossen nationalen Marine-Flottenparade am 26. Juni dorthin zu befördern. Unter anderen sind die Kajüten des „Ophor“, 6000 Tons mit 10 000 Pferdekraften, die bekannte „City of Paris“, 10 800 Tons mit 20 000 Pferdekraften, bereits vollständig mit Passagieren belegt.

### Vereinsnachrichten.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 20. Mai abgehaltenen, gut besuchten Versammlung waren folgende Eingänge zu verzeichnen: Ein Schreiben des Vereins der See-Steuerleute an der Weser nebst Bericht über die am letzten Donnerstag abgehaltene ausserordentliche General-Versammlung und die dort über eine Neugestaltung der Statuten gefassten Beschlüsse. Ferner lagen Schreiben vor von zwei Vereinsmitgliedern aus Kiel und Antwerpen, die Austrittserklärungen von vier Mitgliedern aus dem Verein sowie ein Schreiben des Ehrenmitgliedes des Vereins Herrn Döring-Leer. Auf der Tagesordnung stand der Vorschlag des Verwaltungsrathes, während der Sommermonate an Stelle der bisherigen gemüthlichen Zusammenkünfte im Vereinslokal Ausflüge in die Umgegend von Hamburg zu veranstalten. Der Vorschlag wurde nach eingehender Debatte angenommen. Ein Ausschuss von drei Herren soll die Vorbereitungen und Anordnungen treffen, und zwar so, dass bereits am 6. Juni der erste Ausflug stattfinden kann.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 25. Mai 1897.

Auch dieses Mal sind wir leider noch nicht in der Lage, eine Besserung des Frachtenmarktes verzeichnen zu können, indem derselbe ohne nennenswerthe Aenderungen seit unserem letzten Bericht denselben Standpunkt behauptet, und fügen wir diesem nur einige Abschlüsse der letzten Woche hinzu:

„Artemis“ Salpeterplatz/Europa 18,6 abzüglich  $\frac{1}{2}$  direkt.  
„Dunbritton“ Newcastle N.S.W./Portland (O) 12,6, Kohlen.  
„Spartan“ New-York/Port Elisabeth, 112 T. R., 22/6 p. T. 40 cbf.  
„Glenlee“ Portland/U. K. H. A. D. 26/3  $\frac{1}{2}$  direkt, 1b. Sept. Bel.  
„Dundale“ Newcastle N.S.W./Manila 14,6, Kohlen.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 14. Mai 1897.

Das Verchartern von Getreideladung, in Bezug auf fremde Boote, war unbedeutend; die in unserem letzten Bericht erwähnte Nachfrage für spätere Monate bis zum August ist bereits bei einigen Booten eingetroffen. Der Bedarf grosser Dampfer für Stückgutladung von Aussenhäfen ist sehr unbedeutend, jederartig gewünschte Räume ist auf Abschlüsse von Ende April zurückzuführen. Die Nachfrage von Kistenöl nach dem fernem Osten ist sehr gering, jedoch behaupten sich die Frachten in Folge des heruntergekommenen Marktes in jener Gegend sehr gut. Bretter-Chartern von den Provinzen zeigen fortgesetzt eine leicht abnehmende Tendenz; die Frachten für Baubolz von den Golfhäfen bleiben beständig, weil die Forderungen der Verschiffer nicht die Höhe der angebotenen Räume überschreiten. — Seit unserem letzten Bericht sind für Petroleum in Fässern nach Europa nur vereinzelte Abschlüsse, jedoch auch grosse Segelschiffe, zu Stande gekommen. Stückgutfrachten nach dem fernem Osten behaupten, durch eine mässige Nachfrage begünstigt, ihren Stand, eine Ausnahme machen die Frachten nach Java, welche nicht höher als 18c. stehen; dieses niedrige Stand hat seine Ursache in den in letzter Zeit aus jener Richtung stattgefundenen grossen Verschiffungen und eingegangenen Verbindlichkeiten. Sehr geringe Beschäftigung ist nach Süd-Amerika in Folge der ungünstigen finanziellen Lage in Brasilien und der daraus folgenden scheinbaren Unlust der Rheder, ihre Schiffe nach dem La Plata zu senden, trotzdem dort einiger Bedarf herrscht, zu verzeichnen gewesen. „Naval Stores“-Frachten vom Süden halten sich fortgesetzt träge und weil reichliche Räume angeboten wird, ist für die Zukunft wenig Hoffnung auf eine Besserung. In Stückgutladung ist in jeder Richtung wenig zu thun, jedoch in Anbetracht der im Allgemeinen geringen angebotenen Räume bleiben die guten Raten beständig, und die Aussicht für passende Schiffe ist in absehbarer Zeit nicht ungünstig.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Massegut.
Liverpool, Dpfr.	1 $\frac{1}{2}$ d.	10a12/6	7/6	9a10/
London, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ d.	15/	8.9a10/	10a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ d.	15/	8/	15a17/6
Bristol	3d.	18/9	11/3	17/6
Hull	3d.	12/6	12/6	15/
Leith	3d.	15/	11/3	17/6
Newcastle	3d.	20/	12/6	15a17/6
Hamburg	50 d	75 d	18 cents.	50 mk
Rotterdam	7c.	20 cts.	14 cts.	12a16c.
Amsterdam	7c.	20 cts.	14 cts.	12a16c.
Copenhagen	2/9	21/3	16/3	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	3d.	17/6	12/6	17/6a20
Bremen	45 d	22c.	18 c.	12c.
Marseille	2/	20a22/6	17/6	20a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 15c. — Hamburg 5-4  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-3  
— Antwerpen  $\frac{1}{2}$ d. — Bremen 27 $\frac{1}{2}$ c. — Marseille 3-16d.

#### Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O. N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai
Getreide per Dpfr.	2/7 $\frac{1}{2}$	2/7 $\frac{1}{2}$	2/4	2/7 $\frac{1}{2}$	...
Raff. Petrol. p. Segel	...	...	2/a2/9	...	23c.
Getreide per Dampfer	Hongkong.	Java.	Calcutta.	...	...
Raff. Petrol. per Segel	18 $\frac{1}{2}$ c.	18c.	16 $\frac{1}{2}$ c.	...	20 $\frac{1}{2}$ c.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Vorjahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 23.

Hamburg, den 5. Juni

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Entwicklung des Verkehrs zur See in Hamburg. — Das Recht eines Schiffers, zu Gunsten Abzüge von den Heuerguthaben desertirter Leute zu machen und Gratifikationen von Ladungsempfängern oder Verschiffrern anzunehmen. — Neu entdeckte Untiefen in allen Meeren. — Gerichtsentscheidungen. — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Jubelfeier der Hamburg-Amerika Linie ist, wie nicht anders zu erwarten war, glanzvoll verlaufen. Die Idee, den zahlreichen Festtheilnehmern den Genuss einer Miniaturseefahrt auf dem ersten Deutschland gebauten Schnelldampfer „Auguste Victoria“ zu verschaffen, stand ganz auf der Höhe, bei dieser Gesellschaft gewohnten Geschicklichkeit in der Veranstaltung von grossartigen Feierlichkeiten. Der Verlauf des Festes ist in der Presse so eingehend erörtert, dass es hier noch am Platz sein dürfte Alles zu wiederholen, was schon im Laufe der Woche durch Berichte von Blättern und Blättchen der neuigkeitsliebenden Leserwelt zugetragen worden ist. Zur Orientirung für unsere seemännischen Leser, die nicht in der Lage sind, den Gang der Ereignisse in der Hand der Tagesberichte zu verfolgen sei nur erwähnt, dass die Feier während einer Fahrt des oben erwähnten Schnelldampfers auf der See stattfand. Die „Auguste Victoria“ setzte sich am Jubiläumstage, dem 27. Mai, von ihrem Liegeplatz am Versmannquai kurz nach 12 Uhr Mittags in Fahrt elbabwärts in Bewegung, nachdem Prinz Heinrich von Preussen mit den in seinem Gefolge befindlichen Herren das Schiff bestiegen. Die Zahl der Gäste betrug 250. Als der Dampfer Blankenese passirt war, nahm die Festtafel ihren Anfang. Die Reihe der Tischreden eröffnete Sr. königl. Hoheit mit einem Hoch auf den Kaiser, dann folgte

der Trinkspruch auf die Hamburg-Amerika Linie, gleichfalls vom Prinzen Heinrich ausgebracht. Von der Art und Weise wie dieses ganze grosse Fest gelungen, gab ein Blick auf die Feststimmung, die an Bord des zur Rückbeförderung der Gäste verwendeten Dampfers „Blankenese“ herrschte, ein vorzügliches Bild. Die Heiterkeit war ungeheuer. Trotzdem mag die Sache auch da noch ihre instructive Seite gehabt haben, namentlich für diejenigen Herren die zu der Gesetzgebungsmaschinerie in nahen Beziehungen stehen. Wer weiss, welche Anregung sie da gewonnen haben. Zu Betrachtungen über die Zweckmässigkeit einer Tiefladelinie z. B. war die Situation wie geschaffen. Es kreuzten hie und da Fahrzeuge, die bedenklich geringen Freibord hatten. Die Marken mit denen sie sich beschäftigt, dürften mit dem wässerigen Plimsoll kaum etwas zu thun haben, sondern so ähnlich wie Rödeler, Carte blanche etc. klingen. Wie dem auch sei, den sicheren Hafen haben sie Alle erreicht und noch lange werden sie sich mit Vergnügen der Fahrt erinnern, die sie unter der Flagge der mächtigen Packetfahrt gemacht. Den Eindruck haben sie Alle gewonnen, dass die Hamburg-Amerika Linie wohl eine achtungsgebietende Stelle in der Schifffahrt der ganzen Welt einnimmt und mit vollem Herzen hat Jeder in die Ovationen eingestimmt die der tüchtigen und verdienstvollen Verwaltung der Gesellschaft in reichem Maasse dargebracht wurden.



Die dänische Regierung macht bekannt, dass die Renovirung und Aenderung der Seezeichen in dänischen Gewässern seit dem 1. Juni beendet ist. Trotzdem das ganze Betonungs- und Befeuerungswesen Dänemarks stets ein anerkannt mustergiltiges war, ist man mit Erfolg bemüht gewesen den Werth dieser Einrichtungen durch Uniformirung des ganzen Systems zu erhöhen. Besonders mit Freuden zu begrüßen, ist der Ersatz der grossen Glockenbojen durch starke kleinere derselben Art während der Winterszeit; ebenso sollen, wenn grössere Eistriften im Sund, Belt und Kattegat das Einziehen der dort befindlichen Feuerschiffe erfordern, an deren Stelle stark verankerte Spier-Bojen treten, welche so widerstandsfähig konstruirt sind auch den grössten Eispessungen Trotz bieten zu können. Die für die Schifffahrt gefahrdrohenden Stellen wo Schiffe untergegangen oder grössere Wrackstücke Gefahr bringen können, sind durch auffallende Bojen mit einer grünen Flagge gekennzeichnet. Sämmtliche Neuerungen werden in den neuesten Seekarten aller Länder vermerkt werden.

Die mehr oder weniger begründete Angst, welche besonders die französischen Quarantänebehörden, angesichts der verheerenden ostindischen Pestgefahr veranlasste, die ganze Härte der Quarantänegesetze auf die von bestimmten asiatischen Häfen nach Frankreich gehenden Schiffe, in Anwendung zu bringen, benutzte John Bull das dortige Verkehrswesen immer mehr in seine Hände zu bringen. Die englischen Behörden, welche mit der Ausführung des Quarantänegesetzes betraut sind kümmern sich wenig oder garnicht um die Ansteckungsgefahr. Die von Pesthäfen kommenden Schiffe löschen, sofern keine Krankheiten während der Reise vorgekommen, ohne jegliche Verzögerung ihre Ladung. Die bekannte sprichwörtliche Sorglosigkeit und Rücksichtslosigkeit der Angelsachsen, sowie ein Vortheil zu erhaschen ist, hat ihnen wie schon oft, Erfolge gezeitigt. Wird man diese ausserordentlich liberalen Vorsichtsmassregeln — wenn die in Betreff der letzten Pestgefahr angewandten Quarantäneverordnungen Englands überhaupt auf den Namen Anspruch machen — gewiss mit Recht leichtsinnig und unverantwortlich nennen, so waren die Quarantänevorschriften, wie sie früher in England gehandhabt wurden im höchsten Grade übertrieben und für die Betroffenen in vielen Fällen verderblich. Dr. William Collingbridge, der Quarantänearzt London's macht über die Ausführung der englischen Quarantänegesetze Ende vorigen und Anfang dieses Jahrhunderts interessante Angaben, von denen wir einige dem Leser mittheilen. Die Quarantänegebühren für ein Schiff, das aus einem Hafen mit ansteckender Krankheit kam, betrugen

bei reinem Gesundheitspass 7s und 6d per Ton, bei unreinem Gesundheitspass 15s per Ton; ausserdem für den Hafen London's einen Schilling für die Tonne extra. Traten Todesfälle in Folge ansteckender Krankheit während der Quarantänezeit eines Schiffes ein, so erreichten die Strafgeelder nicht selten 90% vom Werthe der ganzen Ladung. In einzelnen Häfen waren die Behörden befugt gefahrdrohende Pestschiffe mit der ganzen Ladung zu vernichten, wie dies thatsächlich in drei Fällen ausgeführt wurde. Man schleppte die mit Quarantäne belegten Schiffe eine gewisse Entfernung in See und bohrte sie dort in den Grund, ohne den Rhedern, Verladern oder Empfängern der Ladung irgend welche Entschädigung zu zahlen. — Beim Betrachten dieser Verhältnisse kann man sich nicht wundern, wenn englische Fachzeutungen und Zeitschriften, auf den Vorwurf, England sei der letzten Pestgefahr nicht streng genug entgegengetreten, behaupten, England habe die Kinderkrankheit der übermässigen Quarantänestrafen bereits durchgemacht und überwunden.

Kompetente und hervorragende englische Fachleute, wie Lord Brassey und Beresford, haben es anscheinend zu ihrer Lebensaufgabe gemacht, die überwiegende Zahl ausländischer Seeleute auf britischen Handelsschiffen nach Möglichkeit zu vermindern. Ihre Befürchtungen gehen bekanntlich dahin, dass beim plötzlichen Ausbruch eines Krieges die britischen Kauffahrteischiffe der Willkür der auf ihnen beschäftigten Ausländer preisgegeben sind, die natürlich im Interesse ihres Vaterlandes handeln würden. Die um das Wohl des britischen Reichs bemühten Lords scheinen zu übersehen, dass die vorwiegend grosse Mehrzahl aller dieser Ausländer Skandinavier sind, die in Folge ihrer Nüchternheit und Tüchtigkeit häufig dem britischen Personal vorgezogen werden. Die Möglichkeit eines Krieges mit einem der skandinavischen Länder ist aber für Grossbritannien so gut wie ausgeschlossen. In Bezug auf den letzteren Punkt können nur die Grossmächte in Betracht kommen und von diesen in erster Linie Deutschland, weil dessen Reich angehörige ein nennenswerthes Kontingent der britischen Kauffahrteimannschaft bilden. Seit man jedoch in englischen Rhedereikreisen bemüht ist nur solchen Seeleuten das Kommando eines englischen Schiffes zu übertragen, die im Vereinigten Königreich oder dessen Kolonien geboren sind, nimmt die Zahl der deutschen Seeleute auf britischen Schiffen bedeutend ab, während die deutsche Kauffahrteiflotte ihre Schiffe immer mehr mit Leuten der eigenen Nationalität bemannt. Jedoch schon für das Zurückkehren deutscher Seeleute auf deutsche Schiffe noch ein anderer Umstand maassgebend

Die vom Reiche geschaffenen Wohlfahrtseinrichtungen, wie die Seeberufsgenossenschaft und Invaliditätsversicherung, werden gewissermassen als ein Ausgleich für die auf englischen Schiffen höheren Heuern angesehen und tragen dazu bei, den unter fremder Flagge fahrenden deutschen Seemann wieder unseren Schiffen zuzuführen.

Die seit 1893 in der Schwebe hängenden Verhandlungen über die Errichtung eines Schnellpostverkehrs zwischen England und Kanada sind zum Abschluss gekommen und haben zur Verabreichung eines Kontraktes geführt, welcher mit der Firma Petersen, Tate & Co. in Newcastle an der Tyne abgeschlossen ist. Darnach erbieten die Unternehmer sich, einen wöchentlichen Schnellpostdienst mit vier Schiffen gleicher Grösse und Schnelligkeit wie die „Campania“ einzurichten, die dem Reiche eine jährliche Subvention von 154 500 £ für die Dauer von zehn Jahren die Post- und Passagierbeförderung zwischen Liverpool und Kanada zu erhalten sollen. Als Gegenleistung verpflichtet sich die Newcastler Firma vier Dampfer von mindestens 10 000 Tons Bruttoreaumgehalt bauen zu lassen, welche 300 Passagiere erster, 200 Passagiere zweiter Klasse, 1000 Zwischendecker und 100–2000 Tons Ladung zu befördern vermögen, die zwar müssen für mindestens 500 Tons Kühlraum vorhanden sein. Die Schiffe werden unter Aufsicht der Admiralität und des Handelsamtes gebaut und um erforderlichenfalls als Kreuzer Verwendung finden zu können und müssen eine Fahrgeschwindigkeit von 21 Knoten entwickeln. Die von diesen Schiffen einzuschlagende Route nach dem St. Lorenzstrom führt um den Norden Irlands herum, weil dieser Weg erheblich kürzer ist als die gewöhnliche Route und die eigentliche Fahrt über den Atlantik bedeutend abkürzt. Die Entfernung von Liverpool nach Quebec um den Norden Irlands beträgt via Belle Isle ungefähr 2630 Seemeilen, wovon aber 1000 Seemeilen, die Strecke von der Strasse von Belle Isle bis Quebec, auf die Fahrt um den St. Lorenz-Golf und Strom entfallen. Eine grosse Schwierigkeit, mit welcher das neue Unternehmen zu kämpfen haben wird, sind die undurchdringlichen Nebel, die zu gewissen Jahreszeiten auf dem St. Lorenzstrom und in dessen Nähe herrschen. Dieses Hinderniss für die pünktliche Innehaltung des Postdampferdienstes zu beseitigen, wollen die Herren Petersen, Tate & Co. einen kleinen Dampfer bauen, welcher den grossen Schiffen als Vorposten dienen und vor Gefahren warnen soll. Das kleine Fahrzeug wird den ankommenden Schnellpostdampfern entgegenfahren und soll mit einem mächtigen Schallsignalapparat sowie einem kräftigen elektrischen Suchlicht ausgestattet werden, das bei

nebligem Wetter Tag und Nacht im Gange gehalten wird; der Dampfer fährt den grossen Schiffen voraus und soll es ihnen dadurch ermöglichen, die Fahrt selbst bei unsichigem Wetter mit verhältnissmässig grosser Geschwindigkeit und Sicherheit fortzusetzen.

## Die Entwicklung des Verkehrs zur See im Hamburg.

Dargestellt von Fab. Landau.

(Nachdruck verboten.)

Ganz anders als die Entwicklung des Seeverkehrs in Hamburg nach Flaggen (siehe No. 11 dieses Blattes) hat sich diejenige nach den Herkunftshäfen gestaltet. Obzwar z. B. die stolze nordamerikanische Flagge im Jahre 1895 nur ein einziges Mal im hiesigen Hafen erschienen ist, so hat doch der Verkehr mit den Vereinigten Staaten sich auf 334 Schiffe ausgedehnt, und überwog die Tragfähigkeit dieser 334 Schiffe diejenige der 2888, welche aus der Nordsee einliefen.

Die Ladungsfähigkeit der Seeschiffe ist nämlich in den letzten 50 Jahren, auf welchen Zeitraum unsere Uebersicht sich erstreckt, gemäss dem zugenommenen Verhältnissantheil der Dampfschiffe, in gar gewaltigen Dimensionen gestiegen. Die Tragfähigkeit der in Hamburg angekommenen Seeschiffe, welche am Anfange des jetzigen Jahrhunderts durchschnittlich 70 R.-T. per Schiff war, stellte sich 1885 auf 662 R.-T. und 1894 sogar auf 680 per Schiff. Der procentuelle Antheil der Dampfschiffe an der Seeschiffahrt zu Hamburg überhaupt war 1845 (295 Schiffe) 7,39% an Fahrzeugen und 19,68% an Ladung; im Jahre 1875 war der Procentsatz der Dampfer schon 46,28% (1949 Schiffe) und 73,77% an Ladung; im Jahre 1895 hat der Antheil der Dampfer an der Gesamt-Schiffszahl bis 72,49% (6846 Schiffe) zugenommen und absorbirte deren Tragfähigkeit 84,90% der Gesamt-Tonnage.

Während im Jahre 1845 die Durchschnittstragfähigkeit pro Schiff 110 R.-T. war, stieg dieselbe im Jahre 1875 auf 336 und ist jetzt auf das Doppelte gelangt. Die Durchschnittstragfähigkeit eines Segelschiffes beträgt 350 und diejenige eines Dampfers 857 R.-T. Die Tragfähigkeit der transatlantischen Seeschiffe allein war 1845: 225 R.-T., im Jahre 1875: 575 R.-T. und im Jahre 1895: 1657 R.-T., wogegen diejenige der von deutschen Häfen gekommenen sich in diesen drei Perioden in den beschränkten Dimensionen von 22, 24 resp. 203 R.-T. bewegten.

Die Ladungsfähigkeit aller hierorts angekommenen Seeschiffe, welche 1845 438 318 R.-T. war, stieg auf 1 389 789 im Jahre 1875 und auf 6 254 493 im Jahre 1895.

In Procentsätzen ausgedrückt, sehen wir, dass die Schiffe von 100 im Jahre 1845 auf 103,9 im Jahre 1875 und auf 236,7 stiegen und die Tragfähigkeit von 100 im Jahre 1845 auf 317,7 im Jahre 1875 und auf 1426,9 zugenommen hat.

Die Intensivität des Verkehrs kommt somit weder in der Anzahl der von einem Lande angekommenen Schiffe, noch in der Höhe der Frequenz einer Flagge, sondern einzig und allein in der Trag-

fähigkeit der angekommenen Fahrzeuge, beziehungsweise in der Masse der angelangten Waaren zum Vorschein.

Aus nachstehender Tabelle sind die Schiffe nach den Ländern, beziehungsweise Küstenstrecken der Herkunft in den Jahren 1845, 1875 und 1895, sowohl nach deren Anzahl und Tragfähigkeit, wie auch nach beider Antheil an den Gesamtverkehr zu ersehen.

Angelkommen von	Seeschiffe						Tragfähigkeit					
	1845		1870		1895		1845		1870		1895	
	Anz.	in %	Anz.	in %	Anz.	in %	R.-T.	in %	R.-T.	in %	R.-T.	in %
Grossbritannien	824	20,61	1088	26,25	2273	24,09	121 549	27,74	476 872	34,30	1 421 681	22,58
do. nur mit Steinkohlen	745	18,64	994	23,99	968	10,27	111 220	25,38	429 736	30,92	650 145	10,36
Bremen und Weser	477	11,94	294	7,09	1125	11,95	11 167	2,55	25 590	1,84	210 082	3,35
den Niederlanden	460	11,51	212	5,11	332	3,53	27 119	6,18	33 705	2,43	96 712	1,50
Dänemark, Schleswig-Holstein und Helgoland	401	10,04	452	11,03	1237	12,93	15 849	3,62	50 672	3,65	244 099	3,86
Oldenburg u. Ostfriesland	193	4,84	148	3,52	87	0,92	4 248	0,97	3 942	0,28	19 179	0,30
Frankreich	169	4,24	115	2,77	142	1,50	24 248	5,52	43 644	3,14	119 562	1,81
Brasilien	130	3,26	101	2,43	94	1,00	28 550	6,51	26 275	1,89	129 977	2,05
Belgien	85	2,13	69	1,44	98	1,04	5 193	1,20	25 490	1,83	55 103	0,88
Ver. Staaten	67	1,69	110	2,64	334	3,55	20 803	4,75	117 324	8,86	779 824	12,45
Cuba	48	1,21	15	0,36	—	—	11 308	2,57	9 696	0,69	—	—
Spanien und Gibraltar	45	1,14	21	0,50	55	0,58	4 549	1,04	3 102	0,22	47 319	0,76
Italien	43	1,09	58	1,39	55	0,58	5 101	1,16	10 453	0,75	60 617	0,97
Hayti	38	0,96	37	0,89	4	0,04	7 783	1,77	7 784	0,56	1 802	0,03
St. Thomas, Costarica u. St. Croix	30	0,76	13	0,31	55	0,58	6 802	1,55	3 231	0,24	87 544	1,36
Preussen	28	0,71	30	0,72	623	6,61	1 042	0,24	3 052	0,22	146 874	2,28
Portugal	28	0,71	25	0,64	60	0,64	3 105	0,71	4 503	0,32	40 086	0,63
Russland	20	0,50	14	0,34	367	3,90	2 171	0,47	3 725	0,27	471 666	7,39
Venezuela	20	0,50	35	0,83	5	0,05	3 018	0,69	5 710	0,41	1 106	0,02
Amerika's Westküste	19	0,48	39	0,94	201	2,13	4 156	0,95	22 261	1,46	305 592	4,88
Türkei, Aegypt., Kl.-Asien	18	0,46	14	0,34	51	0,54	2 979	0,68	1 577	0,11	68 435	1,09
Mecklenburg und Lübeck	14	0,35	1	0,02	27	0,29	440	0,10	420	0,03	5 249	0,08
Triest und Venedig	14	0,35	4	0,10	18	0,19	2 176	0,49	576	0,04	19 791	0,31
Afrika	11	0,28	22	0,53	162	1,73	1 874	0,43	5 890	0,24	225 253	3,59
Batavia (Niederl. Ostind.)	10	0,25	8	0,19	5	0,05	2 954	0,67	5 310	0,18	4 294	0,07
Norwegen und Schweden	9	0,23	132	0,19	511	5,43	603	0,14	30 471	2,19	217 505	3,45
Madeira, Tenerife u. Azor.	8	0,20	1	0,02	—	—	720	0,16	290	0,02	—	—
Mexico und Honduras	8	0,20	23	0,54	70	0,74	1 352	0,31	7 117	0,57	57 532	0,91
Montevide. u. Buenos Aires	7	0,18	14	0,34	172	1,82	1 197	0,28	3 700	0,27	227 115	3,59
Jonische Ins. u. Griechenl.	6	0,15	4	0,10	7	0,07	857	0,20	610	0,05	7 167	0,11
Singapore (Brit. Ostind.)	6	0,15	14	0,34	150	1,59	1 612	0,37	7 447	0,60	314 779	5,00
China	3	0,8	11	0,27	26	0,29	1 003	0,24	4 852	0,35	55 127	0,88
Manila, Philippinen	3	0,8	—	—	—	—	855	0,20	—	—	—	—
Grönland	3	0,8	—	—	—	—	715	0,16	—	—	—	—
Australien	—	—	4	0,10	28	0,30	—	—	1 625	0,12	55 446	0,88
Guayana	—	—	1	0,02	—	—	—	—	243	0,02	—	—
Britisch Nordamerika	—	—	1	0,02	15	0,16	—	—	400	0,03	27 711	0,44
Rumänien	—	—	—	—	47	0,50	—	—	—	—	61 576	0,96
Brit. u. Niederl. Westind.	—	—	23	0,55	30	0,32	—	—	11 097	0,80	11 646	0,18
Neu-Granada (Columbia)	—	—	6	0,14	8	0,09	—	—	1 407	0,10	6 927	0,11
<b>Gesamt</b>	<b>3990</b>	<b>100</b>	<b>4144</b>	<b>100</b>	<b>9443</b>	<b>100</b>	<b>438 318</b>	<b>100</b>	<b>1 389 789</b>	<b>100</b>	<b>6 254 493</b>	<b>100</b>



Um ein übersichtliches Bild des Verkehrs mit den betreffenden Ländern etc. in den drei Terminen 1845, 1875 und 1895 bieten zu können, haben wir die geographische Eintheilung der Küstenstrecken, Länder und Häfen, wie dieselbe im Jahresbericht von 1845 vorkommt, beibehalten, können aber jetzt viel detaillirtere Daten anführen, und bringen wir nachstehend diejenigen Orte, aus denen im letzten Berichtsjahre mehr als 30 Schiffe hierorts anlangten, in alphabetischer Ordnung:

Hafen der Ankunft	Schiffe
Akassa etc. . . . .	36
Altona . . . . .	222
Amsterdam . . . . .	112
Antwerpen . . . . .	89
Bergen etc. . . . .	101
Blyth . . . . .	92
Bordeaux u. Havre . . . . .	75
Boston . . . . .	92
Bremen . . . . .	655
Bremerhaven . . . . .	469
Brunsbüttel etc. . . . .	89
Burnt Island . . . . .	37
Calcutta etc. . . . .	57
Christiania etc. . . . .	107
Cuxhaven . . . . .	64
Dundee . . . . .	51
Flensburg . . . . .	43
Galveston . . . . .	30
Geestmünde . . . . .	60
Gloucester . . . . .	39
Goole . . . . .	226
Göthenburg . . . . .	58
Grangemouth . . . . .	280
Grimsby . . . . .	341
Groningen . . . . .	44
Halmstadt etc. . . . .	46
Harburg . . . . .	133
Hartlepool . . . . .	119
Harwich . . . . .	102
Hull . . . . .	182
Iquique . . . . .	63
Itzehoe . . . . .	33
Kastrup . . . . .	34
Kings Lynn . . . . .	48
Leer . . . . .	50
Leith . . . . .	110
Libau . . . . .	38
Lissabon etc., Oporto . . . . .	57
Liverpool . . . . .	119
London . . . . .	508
Makkum . . . . .	31
Manchester . . . . .	50
Middlesbro . . . . .	76
Newcastle u. Shields . . . . .	362
New-York . . . . .	130
Nikolajew . . . . .	41

Hafen der Ankunft	Schiffe
Odessa . . . . .	79
Oldenburg . . . . .	41
Riga . . . . .	36
Rosaria . . . . .	34
Rotterdam . . . . .	111
Sunderland . . . . .	151
Stockholm etc. . . . .	47
Taganrog . . . . .	79
Valparaiso etc. . . . .	59

Die beste Uebersicht, in welchem Maassstabe der Verkehr mit den einzelnen Ländern etc. zugenommen hat, bietet nachstehende Aufstellung:

Der Verkehr in R.-T. beziehungsweise Schiffen des Jahres 1845, mit 100 angenommen, ist in den letzten 51 Jahren wie folgt gestiegen:

Länder, Küstenstrecken resp. Häfen	R.-T. von 100 auf	Schiffe von 100 auf
Singapore (Britisch Ostind.) . . . . .	19 527	2 500
Montevideo u. Buenos Aires . . . . .	18 991	2 471
China . . . . .	5 496	900
Vereinigte Staaten . . . . .	3 650	482
Norwegen u. Schweden . . . . .	3 607	5 678
Türkei . . . . .	2 297	283
Brasilien . . . . .	2 172	1 835
Bremen u. der Weser . . . . .	1 899	236
Dänem., Schlesw.-Holst. u. Helgol. . . . .	1 540	328
Portugal . . . . .	1 291	214
St. Thomas, Costarica u. St. Croix . . . . .	1 287	183
Afrika . . . . .	1 202	1 509
Mecklenburg u. Lübeck . . . . .	1 197	193
Italien . . . . .	1 188	128
Belgien . . . . .	1 061	115
Spanien . . . . .	1 040	122
Triest u. Venedig . . . . .	909	129
Grossbritannien . . . . .	890	213
Jonische Inseln u. Griechenland . . . . .	842	116
Amerika's Westküste . . . . .	784	1 116
Frankreich . . . . .	493	84
Brasilien . . . . .	456	72
Oldenburg . . . . .	451	45
Mexico (Ostküste) . . . . .	426	875
den Niederlanden . . . . .	356	72
Batavia . . . . .	145	50
Venezuela . . . . .	36	25
Hayti . . . . .	23	10
seit 1875:		
Britisch Nordamerika . . . . .	4 928	1 500
Australien . . . . .	3 412	700
Columbia . . . . .	492	133
Westindien . . . . .	105	130

## Das Recht eines Schiffers zu seinem Gunsten Abzüge von den Heu- erguthaben desertirter Leute zu machen und Gratifikationen von Ladungsempfängern oder Verschiffen anzunehmen.

Der Fall „Parkdale“, wie der in letzter Zeit sich abspielende Prozess zwischen einem Rheder und seinem Kapitän genannt wird, hat allgemeines Aufsehen hervorgerufen und die Aufmerksamkeit vieler Kreise auf sich gelenkt. Denn während der häufigen und interessanten Gerichtsverhandlungen sind Fragen zur Erörterung gekommen, die wohl sonst auch zwischen Rheder und Kapitän der Gegenstand von Auseinandersetzungen waren, jedoch noch nicht zum Gegenstand eines öffentlichen Gerichtsverfahrens gemacht sind. Der Thatbestand ist folgender: „Der Schiffsführer der „Parkdale“ macht auf einen Theil der verdienten Heuer einzelner desertirter Seeleute des Schiffes Anspruch, um die Unkosten, welche ihm durch Verkauf von Zeug an die Betheiligten vor deren Desertion entstanden sind, decken zu können. Ferner fordert der Schiffsführer der „Parkdale“, dass ihm das Recht zustehe gewisse Gratifikationen welche ihm seitens der Verschiffer, in Anbetracht seiner Dienste als oberster Leiter der eingenommenen Ladung, zugedacht waren, beanspruchen zu können.“ Der Urtheilsspruch über diesen seltenen Fall lag in Händen zweier hervorragender englischer Juristen, der Herren Sir Francis Jeune und Justice Barnes, welche sich, nachdem vorher das zunächst angegangene „County Court Judge of Cumberland“ ihr Urtheil im Sinne der Rheder gefällt, zu Gunsten des Kapitäns aussprachen.

Die deutsche Seemannsordnung sagt im § 82:

In den Fällen der beiden letzten Absätze des § 81 (welche über die Strafen eines Schiffsmannes nähere Auskunft geben, wenn er sich den übernommenen Pflichten des Dienstes durch Desertion entziehen will) verliert der Schiffsmann, wenn er vor Abgang des Schiffes weder zur Fortsetzung des Dienstes freiwillig zurückkehrt, noch zwaagsweise zurückgebracht wird, den Anspruch auf die bis dahin verdiente Heuer. Die Heuer und, sofern diese nicht ausreicht, auch die Effecten können zur Deckung der Schadensansprüche des Rheders aus dem Heuer- oder Dienstvertrage in Anspruch genommen werden; soweit die Heuer hierzu nicht erforderlich ist, wird mit ihr nach Maassgabe des § 107 verfahren, § 107 sagt: Die nach den Bestimmungen des vorigen Paragraphen festgesetzten oder erkannten Geldstrafen fliessen der Seemannskasse oder in Ermangelung der Orts-Armenkasse des Heimathshafens des Schiffes, welchem der Thäter zur Zeit der Begehung der strafbaren Handlung angehörte, zu, insofern sie nicht im Wege der Landesgesetzgebung zu anderen ähnlichen Zwecken bestimmt werden.

In ähnlicher Weise hat das englische Strafgesetz für derartige Vergehen betreffende Bestimmungen festgesetzt; nur insofern ist ein bemerkbarer Unterschied. Während das deutsche Gesetz nur von den Schadensansprüchen des Rheders spricht, lautet die englische Bestimmung an dieser Stelle: „Aus der Heuer und dem event. Betrag der Effecten eines desertirten Schiffsmannes können die Schadensansprüche, des Schiffsführers, Rheders oder dessen Agenten gedeckt werden“ u. s. w.

Wir wollen uns den Verhandlungen gemäss zuerst mit demjenigen Punkte beschäftigen, welcher die Competenz des Schiffers in Zweifel stellt, ob ihm die Berechtigung zusteht vom Heuerguthaben desertirter Seeleute Gebrauch zu machen, wenn er die Unkosten, welche ihm durch Zeugverkauf an die Betheiligten entstehen, deckt. Im Jahre 1891 hatte die Rhederei, dem Kläger das Kommando des Schiffes übergeben, dieser übernahm mit Kenntniss der Rheder die sog. „slop chest“ und beglich in Cardiff die Rechnung für das an Bord befindliche noch nicht

bezahlte Zeug. Während der nun folgenden drei Reisen war den Leuten stets, wie es auf allen englischen Schiffen Gebrach ist, das verausgabte Geld für auf See gekauften Zeug in Abrechnung von ihrem Heuerguthaben gebracht, ohne dass jemals Auseinandersetzungen oder Zerwürfnisse entstanden waren. Während der letzten Reise nach Santos und anderen brasilianischen Häfen, waren in Folge des dort herrschenden gelben Fiebers im Ganzen 39 Mann zu verschiedenen Zeiten desertirt. Das Heuerguthaben der Desertirende betrug 186 £, welche Summe nach dem Gesetz für die Betheiligten verwirkt war und der Rhedern zugeschrieben wurde, als Arbeitgeber und demgemäss Auszahler des Lohnes der Leute. Der Schiffsführer beansprucht nun 116 £ für angebliche Ausgaben an Zeug. Der zweite Punkt der Verhandlungen beschäftigt sich, wie bereits erwähnt, mit den Gratifikationen, welche dem Schiffer einmal im Betrags von 10 £, dann von 15 £ und ein drittes Mal von 20 £ seitens der Verloader zu Theil wurde, als Anerkennung für die ihnen geleisteten Dienste beim Einnehmen der Ladung. Diese Summen glaubte der Schiffsführer mit Recht beanspruchen zu können, zumal unter den angegebenen Fällen kein Stauer am Platze vorhanden war und weil der Kapitän von einem Hafen, wo das Stanen der Ladung von einem Oberstauer übernommen wurde, seinen Rhedern 6 1/2 £, eine Gratifikation des Oberstauers, zusandte, weil er sich zur Annahme dieses Geldes nicht berechtigt hielt.

Das zuerst angegangene Gericht äusserte sich folgendermassen: „Die vom Schiffer an Bord geführte „slop chest“ hat in keiner Weise eine andere Bedeutung wie der Inhalt eines Ausrüstungsgeschäftes an Land und ist in Folge dessen privater Natur. Der Inhaber eines Ladens kann für ihm nicht bezahlte Waaren niemand anderen verantwortlich machen und den Käufer, hat sich dieser aber mit den gekauften Sachen ohne Bezahlung entfernt, und ist es nicht möglich seiner haftbar zu werden, so muss der Verkäufer den Schaden tragen. In demselben Verhältniss steht der Schiffsführer in diesem Falle. Der Schiffer ist deshalb nicht befugt von dem Heuerguthaben desertirter Leute, welches dem Rheder für die entstandenen Unkosten und nach Abzug dieser der Kracke des Ortes zu Gute kommt, Gebrauch zu machen. — Ebenso ist es zu verurtheilen, wenn der Schiffer, ihm von den Verladern zugedachte Gratifikationen in Anspruch nimmt, er beabsichtigt auf diese Weise immer die Interessen seines Rheders zu verletzen, das kann weder sein Wunsch sein, noch verträgt es sich mit seiner Stellung als Untergebener des Rheders, in dessen Dienst er steht und dessen Interessen er wahren soll.“

Ganz entgegengesetzter Meinung waren Sir Francis Jeune und Justice Barnes, die Richter einer höheren Instanz. Die Begründung des Urtheils dieser hervorragenden Juristen war folgende: „Der Kapitän eines Schiffes ist berechtigt, die Heuern der Leute auszuzahlen — jedoch nicht allein berechtigt, sondern sogar seinen Leuten gegenüber verantwortlich für ein richtiges Auszahlen des Heuer-Guthabens; ferner hat der Führer eines Schiffes das unbedingte Recht, innerhalb der Grenzen des Gesetzes, seinen Leuten Heuer-Vorschüsse zu verabfolgen. Wenn ihm also nach dem Gesetz das Recht steht, Vorschüsse zu geben, was hindert ihn dann diese Vorschüsse in Gestalt von Kleidungsstücken in Anrechnung zu bringen, um so mehr noch, da der Mannschaft beim Abrechnen die Rechnungen für gekaufte Gegenstände in Gegenwart städtischer Beamten zur Unterzeichnung vorgelegt werden. Folglich steht dem Kläger das Recht zu, Vorschussgelder in dieser Weise in Anrechnung zu bringen. Das aber und weiter nichts, hat der Kapitän im vorliegenden Falle gethan. Unter vermindertem Heuerguthaben nach erfolgter Desertion ist das nach allen Abzügen verbleibende zu verstehen, solange diese Abzüge nicht in Form von Strafgeldern in Anwendung gebracht sind. Es ist deshalb vollkommen gesetzlich, Abzüge in der vom Kapitän gemachten Weise vorzunehmen. — In Bezug auf die

Führer eines Schiffes erteilten Gratifikationen ist es unerlässlich, welche Argumente angeführt werden sollen, Erkenntlichkeiten dieser Art dem Schiffer streitig zu machen. Die Gratifikationen können in diesem Falle nur als einfache Aufmerksamkeiten seitens des Kaufmanns an den Kapitän für die ihm und dem Rheder geleisteten Dienste, betrachtet werden, weil das Stauen der Ladung mit besonderer Umsicht geleitet wurde. Zwischen dieser Art des Geschenkes und den Entnahmen für gewisse Kommissionen muss ein grosser Unterschied gemacht werden. Die Rheder können deshalb in diesem vorliegenden Falle keinen Anspruch auf die dem Kapitän erteilten Geschenke seitens fremder Kaufleute machen. Der Kläger hat auf beide Forderungen berechtigten Anspruch."

Ein ähnlicher Fall wäre in Deutschland, in Bezug auf den ersten Punkt, schon aus dem Grunde des gänzlichen Fehlens einer „slop chest“ an Bord deutscher Schiffe nicht möglich, dass hierüber keine Bemerkungen zu machen wären. Anders verhält es sich mit den Gratifikationen. Sir Francis Jenne und Justice Barnes machen zwischen der „Aufmerksamkeit“ eines Kaufmanns und einer Kommissionsgebühr grossen Unterschied. Hierbei drängt sich unwillkürlich die berechnete Frage auf, wo liegt eine „Kommission“ an und wo hört die „Aufmerksamkeit“ auf. Es ist wohl sehr schwer, in jedem einzelnen Falle zwischen Kommissionsgebühr und Geschenk oder Aufmerksamkeit — wie man es nennen will — eine Grenze zu ziehen. Vom Standpunkte des Rheders könnte man behaupten, der Schiffer ist verpflichtet, für eine gute Stauung der Ladung zu sorgen, einerlei ob ein Oberstauer am Platze ist oder nicht, dass verantwortlich für die gute Ablieferung der Ladung bleibt der Schiffer und niemals der Stauer. Folglich wären alle für solchen Dienst empfangenen Gratifikationen dem Rheder des Schiffes zu überweisen und ihm zu überlassen ob und wieviel er dem Schiffsführer für seine in dieser Sache geleisteten Dienste zuerkennen will. — Ist man jedoch mit den Verhältnissen, wie sie in einzelnen Häfen vorherrschen bekannt, so könnte man auch anderer Ansicht sein. Denn jeder weiss, dass die Thätigkeit des Kapitäns bedeutend mehr beim gänzlichen Fehlen eines Oberstauers in Anspruch genommen wird, als wenn ein selbstständiger Stauer die Lös- und Ladearbeiten leitet, der nebenbei auch nicht gerne gefallen lässt, wenn seine Anordnungen und Dispositionen von denen des Schiffsführers gekreuzt werden. Eines steht jedenfalls fest, ist der Kapitän eines Schiffes überhaupt berechtigt, für Dienste die er dem Schiffe leistet, Extraentnahmen zu machen, so hat er in diesem Falle gewiss die Berechtigung dazu.

## Neu entdeckte Untiefen in allen Meeren.

Der diesjährige Bericht des englischen Admiralitäts-Hydrographen, Admirals Wharton hat, in Bezug auf die Prüfung von Seekarten und Segelanweisungen über den Ocean und die Küsten, allgemeines Interesse hervorgerufen. Diejenigen, welche behaupteten, die Beschäftigung eines Hydrographen werde in absehbarer Zeit eine überflüssige sein, werden beim Einblick in den nachfolgenden Bericht sich gewiss bequemen müssen, ihre Meinung zu ändern. Admiral Wharton bemerkt, „das Ausmessen der Küstengewässer, sowie das der freien Ozeane und die auf Grund dieser Thätigkeit publizierten Seekarten bleiben in Bezug auf ihre Vollständigkeit im Vergleich zur Entwicklung der modernen Dampfschiffahrt hinter dieser zurück. Es ist deshalb notwendig, dass in Folge der fortwährenden Gründungen neuer Linien und Routen alle Nationen ihre Vermessungsfahrzeuge in regster Thätigkeit erhalten, wenn die Dampfer mit zuverlässigen und sicheren nautischen Hilfsmitteln, wozu man Seekarten und Segelanweisungen rechnet, ausgestattet werden sollen. Würde in den aus allen Richtungen eingehenden Berichten über neu entdeckte Rocks und Untiefen eine Abnahme zu konstatiren sein, so wäre die Möglichkeit

nicht ausgeschlossen, eines Tages die von Schiffen befahrenen Gewässer so genau zu kennen, dass eine weitere Beschäftigung von Vermessungsfahrzeugen als zwecklos hingestellt werden kann. Dies ist jedoch leider nicht der Fall, weil fortwährend neue Klippen im Entstehen begriffen sind und sich in Folge ihres oft vulkanischen Untergrundes immerfort und ohne Unterbrechung entwickeln werden."

Im letzten Jahre sind nicht weniger als 200 von der Natur geschaffene Schiffahrtshindernisse, wozu hier Rocks und gefahrbringende Bänke gerechnet werden, in den öffentlichen Nachrichten für Seefahrer publiziert worden. Allein 21 dieser angegebenen Fälle wurden von verunglückten Schiffen mitgeteilt, die mit einer dieser gefährlichen Untiefen in Berührung kamen und in der grossen Mehrzahl einen Totalverlust erlitten. 17 neu entdeckte Untiefen wurden durch Vermessungsfahrzeuge, 15 durch andere Kriegsschiffe, 17 durch Kauffahrteischiffe verschiedener Nationen und 139 durch Vermessungsfahrzeuge fremder Regierungen entdeckt und in den betreffenden Regierungsorganen veröffentlicht. Diese angeführten Fälle beweisen, dass in Anbetracht der grossen Aenderungen, welchen der Meeresboden durch den Einfluss der Gezeiten und Stromverhältnisse unterworfen ist, noch ein grosses Feld für submarine Erforschung übrig bleibt, ehe wir in der Lage sind, die Gefahren der im Welthandel beschäftigten Schiffe auf das Minimum zu reduciren, welches im Interesse der Schiffahrt wünschenswerth ist. Die Vermessungsarbeiten an der englischen Küste, besonders in den Downs und dem Goodwin Shoal, haben gezeigt, dass seit 1887 beträchtliche Verschiebungen des Meeresbodens stattgefunden haben. Die Goodwin Bänke haben sich seit den letzten zehn Jahren nach nordnordwestlicher Richtung, also nach der Küste von Foreland hin, fortgepflanzt. — Berhaven in Irland, ein bevorzugter Ankerplatz der britischen Kriegsschiffe während ihrer Sommer-Manöverzeit, ist in dem letzten Jahre einer gründlichen Vermessung unterworfen, wobei im Ganzen 12 Rocks durch Lothungen entdeckt wurden, die in keiner Seekarte angegeben sind; es muss allerdings hinzugefügt werden, dass keine dieser gefährlichen Untiefen in dem Theile der Rhede liegt, wo grössere und tiefgehende Schiffe ankern. — Eine wiederholt vorgenommene Untersuchung der Killary Bay und der in sie führenden Einfahrt hatte zur Folge, dass verschiedene Bänke und Untiefen, darunter vier Fadenstellen gelothet wurden. — In der Nord-See auf 53° 36' N. und 1° 52' O. wurde eine Neun-Faden-Stelle entdeckt. In Cowes, dem bekannten englischen Hafen der Dampfer- und Segelyachten hat seit 1881 eine Verschiebung des „Prince Consort shoal“ um eine volle Kabellänge in südöstlicher Richtung stattgefunden; dass im Jahre 1861, trotz häufiger Vermessungen, Niemand von der Existenz dieser Bank eine Ahnung hatte, beweist, wie verhältnissmässig kurz die Zeit ist, um diese gefährlichen unterseeischen Schiffahrtshindernisse zu erzeugen. — An der West-Küste Neu-Fundlands ist durch längere Untersuchungen des englischen Kriegsschiffes „Gundar“ erwiesen, dass die in den publizierten Seekarten angegebene Figur der Küste eine vollständig irrtümliche ist, ebenso müssen die Entfernungen der hauptsächlichsten Küstenmerkmale bei Rich Point, sowohl in den Segelanweisungen wie in den Seekarten einer Berichtigung unterworfen werden, weil die dort gemachten Angaben auf Irrthum beruhen. — Ein grosses Verdienst hat sich das englische Kriegsschiff „Rambler“ durch sorgfältige Untersuchung eines 1800 Seemeilen grossen Areals, nördlich und östlich von Halifax erworben; die mühseligen Arbeiten des Kriegsschiffes hatten hauptsächlich den Zweck, alle Untiefen in der Route von Europa und dem südlichen Amerika nach diesem Hafen nach Möglichkeit festzustellen, um der Navigation in den dort herrschenden Nebelregionen mehr Sicherheit zu verleihen. — Im Stillen Ocean, dessen Meeresboden noch nicht in dem Masse dem Seemann bekannt ist, wie der des Nord-Atlantik, fanden die Vermessungsfahrzeuge grosse Beschäfti-



gung und reichlichen Lohn für ihre anstrengende Thätigkeit. Das englische Kriegsschiff „Waterwich“ hatte es sich zur Aufgabe gemacht, die Routen von und nach Australien, die am meisten von Schiffen frequentirt werden, in Bezug auf gefahrdrohende Untiefen und Rocks, zu prüfen. Das Ergebniss dieser submarinen Untersuchungen war ein sehr zufriedenstellendes, da Untiefen in grösserem Umfange, deren Existenz in keiner Seekarte angegeben, entdeckt wurden. Besonders werthvoll können die Feststellungen über die Bodenbeschaffenheit eines grossen Theiles des Meeresbodens in diesen Gewässern werden, wenn das bereits projectirte Kabel zwischen Australien und der Westküste Süd-Amerikas zur Ausführung gelangt. — Dem um die Entdeckung neuer Untiefen hochverdienten Personal des Kriegsschiffes „Waterwich“ ist es auch zu verdanken, dass die Furcht vor dem kleinen unscheinbaren, aber gefährlichen Melanie-Rock hinfällig geworden, denn nach eingehender genauer Prüfung der ganzen Umgegend konnte dieses gefahrdrohende Rock nicht ermittelt werden, sodass die neuesten Seekarten an der bisherigen angenommenen Stelle des Riffes reines Fahrwasser zeigen werden. Ebenso konnten von dem weitverbreiteten Barmoral-Rock, in der Nähe der Fidshi-Inseln nur drei kleine Reste entdeckt werden, die aber in beträchtlicher Tiefe unter der Wasseroberfläche lagen, also für die Schifffahrt nicht mehr gefährlich bleiben. — Das englische Vermessungsboot „Darb“ fand das im Jahre 1876 von einem kleinen amerikanischen Schooner raportirte Rock „Pearl Reef“ auf 11° 20' südlicher Breite. Bekanntlich sind vordem verschiedene vergebliche Versuche seitens amerikanischer Regierungsschiffe gemacht, das gefahrdrohende Riff zu ermitteln, sodass dessen Wieder-Verschwinden schon angenommen wurde. Diese, an Ausdehnung nur kleine Bank, hatte Stellen von 10 und 11 Fuss Wassertiefe zu verzeichnen; es ist eigenthümlich, dass seit dem Bericht des Schooners nie wieder eine ähnliche Nachricht eingegangen ist. Wenn wir diese für die Schifffahrt wichtigen und werthvollen Beobachtungen und Entdeckungen zusammenfassen, so können wir den Männern für ihre Bemühungen nur danken, welche im Interesse und zur Sicherheit der Navigation solche werthvollen Resultate erzielt haben.

## Gerichtsentscheidungen.

**Frachtberechnung, wenn die Fracht einer Salpeterladung nach ausgeliefertem Gewicht zu bezahlen ist, hinsichtlich des mitausgelieferten Salpeterwassers.**

Nach den Bestimmungen der Charterpartie ist, worüber die Parteien einig sind, die Fracht für die Salpeterladung des „Ballachulish“ nach ausgeliefertem Gewicht zu bezahlen. Auch darüber ist kein Streit und kann kein Streit sein, dass der Schiffer seinen Empfängern einer Salpeterladung nicht ausser dem Salpeter in Säcken noch eine Anzahl mit sogenanntem Salpeterwasser gefüllten Tonnen vorsetzen kann mit dem Verlangen, dass der flüssige Inhalt dieser Tonnen als Theil der Salpeterladung betrachtet werde und deshalb auch für ihn nach dem ausgelieferten Gewicht die chartermässige Fracht für die Salpeterladung zu bezahlen sei.

Die Lage des Schiffers, der demnach an sich das in den Bilgen angesammelte Wasser, auch wenn er Salpeter geladen hat, auspumpen oder sonst entfernen darf, wird jedoch eine andere, wenn sein Empfänger das Bilgenwasser des Salpeter anbringenden Schiffes als Salpeterwasser mitzunehmen beansprucht, denn dieser Anspruch des Empfängers kann nur darauf gestützt werden, dass das Salpeterwasser einen Theil der von ihm zu empfangenden Salpeterladung darstelle. Ob der Schiffer dem Verlangen, das Salpeterwasser als Theil der Ladung mitauszuliefern, stattzugeben verpflichtet ist, steht hier nicht in Frage, weil das Salpeterwasser den Beklagten auf ihre vom 5. October 1895 datirende Mittheilung an den Kläger,

dass sie das Salpeterwasser ex „Ballachulish“ zu empfangen wünschten, in der That ausgeliefert worden ist. Diese Auslieferung und die ihr entsprechende Empfangnahme begründet aber die Verpflichtung der Beklagten zur Zahlung der Fracht nach dem ausgelieferten Gewicht des empfangenen Ladungstheils, es sei denn, dass besondere Umstände sie zu dem Anspruch berechtigten, dass das Schiff an einem näher angegebenen Bruchtheil der Fracht, wie sie nach dem Gewicht auskommen würde, sich genügen lasse. Solche besondere Umstände erblicken die Beklagten darin, dass das sogenannte Salpeterwasser zwar einen beträchtlichen Procentsatz Salpeter in flüssiger Form enthalte, jedoch gemischt mit einem viel höheren Procentsatz Wasser, dem gewöhnlichen Bilgenwasser. Nach der Analyse, welche die Beklagten ihrer Frachtberechnung zu Grunde legen, beträgt der Gehalt des ihnen ausgelieferten Wassers an Salpeter 24,27%; das in dieser Instanz von ihnen beigebrachte Gutachten des Handelschemikers Dr. Weiss glatte zu dem Gehalt an Natron-Salpeter noch höchstens 15%, für gleichfalls in das Salpeterwasser übergegangene Mutterlauge hinzuschlagen zu sollen und das L. G. nimmt, gestützt auf das ihm erstattete Gutachten des Handelschemikers Dr. Gilbert an, dass das Salpeterwasser bis zu 70% als wirklicher Bestandtheil der Ladung gelten müsse.

Aber der Umstand, dass das sog. Salpeterwasser nur ein Theil und zwar, nach beklagischer Auffassung, zum kleineren Theil Salpeter enthält, konnte möglicherweise die Beklagten veranlassen, von dem Verlangen der Auslieferung abzusehen oder sich zur Abnahme nur gegen Zahlung einer ermässigten, mit dem Vertreter des Schiffes zu vereinbarenden Fracht zu verstehen, keineswegs aber berechtigte er die Beklagten, für das auf ihren Wunsch ihnen als Theil ihrer Salpeterladung ausgelieferte Salpeterwasser Fracht nur insoweit zu zahlen, als darin Salpetergehalt festgestellt werden würde. Daran zweifeln die Beklagten selbst nicht, dass bei Frachtzahlung nach ausgeliefertem Gewicht das Gewicht der Feuchtigkeit mitzuberechnen ist, welches die Ladung vor oder bei ihrer Einnahme angezogen hatte oder auf der Reise in Folge ihrer hygroskopischen Natur noch ferner anzog. Will aber einmal der Empfänger als Theil der Ladung mitempfangen, was auf der Reise wieder in flüssiger Gestalt aus der Ladung sich ausscheidet und in Folge dessen nothwendig mit dem Bilgenwasser sich mischt, so muss er auch das Gewicht des flüssig gewordenen Bestandtheils seiner Ladung in demselben Masse, als durch das hinzukommende gewöhnliche Bilgenwasser erhöht sich gefallen lassen, wie er bei einer Feuchtigkeit anziehenden, aber dadurch nicht flüssig werdenden Waare für das Gewicht der von ihr aufgesogenen Feuchtigkeit Fracht zu zahlen verbunden ist.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Brake.

Zur Verhandlung stand der Unfall des Wilhelmshavener Fischdampfers „Wilhelmshaven“, Kapitän Bergmann. Der Dampfer war im vorigen Herbst auf der Werft der Neptun-Gesellschaft in Rostock erbaut, am 16. October hatte man den Dampfer übernommen, am 4. December, also nach kaum sieben Wochen, erlitt der Dampfer bei Helgoland einen Schaden an der Maschine, dass er binnem geschleppt werden musste. Nach der Verklarung ergibt sich folgender Sachverhalt: Am 1. December v. J. verliess der Dampfer Wilhelmshaven, um in der Nordsee zu fischen. Am Morgen des 4. December kam man bei Helgoland auf 17–21 Faden Netze geworfen, meldete der Maschinist dem Kapitän, die Maschine könne nicht mehr arbeiten. Sofort liess der Kapitän die Netze einziehen und drei schwarze Bälle zeigen. Der Schlepper „Kohn“ kam längs und schleppte den Dampfer nach Wilhelmshaven. Als Schlepplohn sind dem Schlepper 35 Mark zugeschieden.

von der Assekuranz gezahlt sind; die Reparatur an der Maschine verursachte der Fischereigesellschaft rund 6000  $\mathcal{M}$  Kosten. Zu der am 24. Mai stattgefundenen Verhandlung waren ausser dem Kapitän und dem Maschinisten Ramm als Zeugen erschienen Marine-Bauinspector Thämer-Wilhelmshaven und Kaufmann Takenberg, der Leiter der Gesellschaft. Nach den Aussagen des Bau-Inspectors Thämer ergab die Untersuchung der Maschine nach dem Unfall, dass der ganze Kessel und die Flammrohre mit einer Salzkruste überzogen waren von 1 bis  $1\frac{1}{2}$  cm Dicke. Es ist dadurch die Kühlung vermindert und beide Flammrohre zeigten eine Ausbuchtung von 3–28 cm, wodurch die Maschine manövrierunfähig geworden. Der Zeuge hat auch die am 16. October abgehaltene Probefahrt gemacht und da dieselbe normal verlaufen, den Dampfer gut abgenommen. Der Director der Neptungesellschaft, gleich nach dem Unfall den Dampfer untersucht, hat denselben Befund konstatiert wie Inspector Thämer, er misst die Schuld an dem Unfall dem Maschinisten zu. Bei der Abnahme des Dampfers keinerlei Mängel gezeigt, doch möchten sich die Rohre des Condensators gelöst haben, so dass Salzwasser in den Kessel gedrungen sei. Das habe jedoch der Maschinist nicht zur Zeit merken müssen und seine Pflicht sei es gewesen, auf eine Untersuchung und Reinigung des Kessels zu dringen. Ein Salynometer, ist an Bord gewesen. Herr Takenberg sagt aus, seitens der Fischereigesellschaft sei ein Maschinist zur Führung des Dampfers nach Rostock geschickt, die Neptungesellschaft habe aber die Annahme dieses Maschinisten verweigert und selber als Garantiemaschinisten den Maschinisten Ramm auf den Dampfer gesetzt. Ramm habe keine Mittheilung gemacht, dass er eine Reinigung des Kessels für nöthig hält. Vorschrift sei es, den Kessel alle drei Monate zu reinigen, nach jeder zweiten Reise solle abgeblasen werden, doch habe davon dem Ramm keine Mittheilung gemacht. Der Maschinist Ramm, wohnhaft in Rostock, seit 20 Jahren Maschinist auf einem Passagierdampfer zwischen Rostock und Warnemünde, ist im Besitze eines Patents als Maschinist 2. Klasse. Er sagt aus, dass auf der ersten Reise von Rostock nach Wilhelmshaven sich ein Rohr des Condensators gelöst und dass auf der vierten Reise zwei Rohre des Condensators leck geworden. Es sei bei dieser Gelegenheit viel Salzwasser in den Kessel gekommen. Da aber nach seinen Messungen, die auf der Wache vorgenommen seien, sich nur  $4\frac{1}{2}\%$  Salzgehalt im Wasser gefunden, so habe er es nicht für nöthig gehalten, auf eine Reinigung des Kessels zu dringen. Auf Befragen erklärt der Maschinist, dass der Kessel anfangs mit süßem Wasser gefüllt gewesen, dieses sei aber nicht erneuert worden; während der Fahrt sei mehrfach abgeblasen worden und dann, wie das Wasser im Tank verbraucht gewesen, das Zusatzwasser von aussenbords zugeführt. Ein Maschinenjournal ist nicht geführt worden. Der Reichscommissar sieht die Ursache des Unfalls in der Unkenntnis und Nachlässigkeit des Maschinisten, der es unterlassen, auf eine Reinigung des Kessels zu dringen und auch bei der Behandlung des Kessels mit Unkenntnis vorgegangen sei. Er beantragt, dem Maschinisten die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes zu entziehen. Der Reichscommissar lautet: Der Fischdampfer „Wilhelmshaven“ der Fischereigesellschaft hat am 4. December 1896 unweit Helgoland dadurch einen Unfall erlitten, dass die Maschine manövrierunfähig wurde, sodass der Dampfer nach Wilhelmshaven eingeschleppt werden musste. Die Schuld an dem Unfall trifft den Maschinisten Ramm, der den Salzgehalt nicht mit der gebührenden Aufmerksamkeit beobachtete, sodass es geschah, dass sich eine 1– $1\frac{1}{2}$  cm dicke Salzschicht auf den Flammrohren bildete, die eine so starke Einbuchtung verursachte, dass der weitere Betrieb der Maschine unmöglich wurde. Dem Maschinisten Ramm ist wegen seiner Unkenntnis und Nachlässigkeit die Befugnis zur Ausübung des Gewerbes als Maschinist zu entziehen.

## Vermischtes.

**Schiffsbauwerften an der Weser.** Die Werften an der Weser machen mancherlei Anstrengungen, aus denen zu erkennen ist, dass seit wenigen Jahren ein frischer Unternehmungsgeist an der Weser herrscht. Der vereinzelt hervorgetretene Wagemuth ist von Erfolg gekrönt gewesen und darauf fussend macht sich jetzt erneut der Drang zur Bethätigung bemerkbar. Der Schiffsbau hat hier in den letzten Jahren einen unverkennbaren Aufschwung genommen. Eine der rentabelsten Werftanlagen Deutschlands ist der Bremer „Vulkan“, Schiffbau und Maschinenfabrik, Vegesack, die für 1896 wiederum eine Dividende von 10% vertheilen konnte. Im Februar 1895 erwarb sie die Anlagen der Bremer Schiffbaugesellschaft und vergrösserte ihren Arbeiterbestand damit von 300 auf 600 Mann. Bald darauf wurde das Actienkapital von 1 200 000  $\mathcal{M}$  auf 1 500 000  $\mathcal{M}$  erhöht und nachdem während des ganzen Jahres 1896 850 Arbeiter beschäftigt und sämtliche Betriebe voll mit Aufträgen versehen waren, hat jetzt in den letzten Wochen eine abermalige Erhöhung des Actienkapitals und zwar auf 2 000 000  $\mathcal{M}$  stattgefunden. Die Werft ist zum Bau von Fischdampfern besonders geeignet, sie ist indessen ernstlich bemüht, ihre Werkstätten so zu vergrössern, sie mit den vollkommensten Hilfsmaschinen auszurüsten und einen festen Arbeiterstamm zu schulen, dass sie in der Lage ist, auch Aufträge auf grosse Fracht- und Passagierdampfer entgegennehmen zu können. — G. Seebeck A.-G. Schiffswerft ist im October 1895 aus der Werft des Herrn G. Seebeck in Geestemünde entstanden. Die Gesellschaft verfügt beispielsweise über die bedeutendsten Trockendocks des ganzen Wesergebiets. Die Erwartungen, mit denen man an die Gründung der Actiengesellschaft herantrat, haben sich im vollem Maasse erfüllt. Schon in den ersten 17 Monaten des Betriebes hat sich die technische Leistungsfähigkeit der Werft glänzend bewiesen; so hat sie nicht nur mit dem Bau transatlantischer Dampfer von 4000 Tragfähigkeit begonnen, sondern u. A. auch ihre Kesselschmiede mit einer Vorrichtung für hydraulische Nietung versehen, welche z. Z. von keiner Maschine ihrer Art in Deutschland an Grösse und Kraftleistung übertroffen wird. Angesichts der günstigen Erfolge ist bereits Ende December v. J. eine Erhöhung des Actienkapitals von 800 000  $\mathcal{M}$  auf 1 000 000  $\mathcal{M}$  vollzogen worden. — In der jüngsten Zeit ist nunmehr die Schiffbaufirma Joh. C. Tecklenborg in Bremerhaven-Geestemünde in eine Actiengesellschaft umgewandelt worden, deren Actienkapital 1 400 000  $\mathcal{M}$  beträgt. Die Werft gehört zu den ältesten Schiffswerften an der Weser und nimmt insbesondere wegen ihrer sorgfältigen Eisenarbeiten eine hervorragende Stelle ein. Dieser Tage erst lief dort der erste in Geestemünde gebaute transatlantische Dampfer vom Stapel. Auch diese Werft erfährt mancherlei Neuerungen und Modernisirungen. — Wenn die Geschäftsergebnisse der A.-G. Weser, einer Werft, die über 1000 Arbeiter beschäftigt, in den letzten Jahren weniger befriedigend gewesen sind, so glaubt man doch auf dieser Seite für die Zukunft an bessere Erfolge. — Die dem Schiffsbau an der Weser im Allgemeinen günstige Konjunktur wirkt auf viele Gewerbe und Industrien zurück und trägt dazu bei, die geschäftliche Thatkraft von Neuem anzuregen.

Der auf der Werft von F. Schichau in Danzig für Rechnung des Norddeutschen Lloyd in Bremen neuerbaute grosse Doppelschraubendampfer „Bromen“, der letzte der vier grossen Dampfer der Barbarossaklasse, hielt am 27. Mai seine Probefahrt ab. Bei einer Maschinenleistung von 8050 indicirten Pferdekraften mit nur fünf Kesseln erreichte das Schiff eine Geschwindigkeit von 10,5 Meilen in der Stunde, die höchste Geschwindigkeit betrug bei 80 Umgängen 17,5 Meilen. Nach Beendigung der in jeder Hinsicht vorzüglich verlaufenen Probe-

fahrt wurde das Schiff von den Vertretern des Norddeutschen Lloyd übernommen. Der Dampfer „Bremen“ ist bereits durch die äusserst gelungene Nachbildung der vorderen Hälfte des Schiffes auf der vorjährigen Berliner Gewerbeausstellung in weitesten Kreisen bekannt. Die Länge des Schiffes beträgt 525 Fuss zwischen den Perpendikeln, 545 Fuss über Deck, die Breite 60 Fuss, die Raumbreite 38 Fuss; der Raumgehalt desselben stellt sich auf ca. 10 000 Registertons, die Wasserverdrängung auf 20 000 Tonnen. Unter specieller Aufsicht des Germanischen Lloyd als Passagierschiff ersten Ranges ganz aus Stahl gebaut, besitzt das Schiff Einrichtungen für 100 Passagiere erster, 120 zweiter und 800 Passagiere dritter Klasse, doch sind die für die Zwischendeckspassagiere bestimmten Räume derart eingerichtet, dass bei voller Ausnutzung der Räume 2300 Personen befördert werden können. Sämmtliche Passagierkammern befinden sich über dem Hauptdeck und sind zu den Seiten von den beiden übereinanderliegenden riesigen Promenadendecks umgeben. Die Ausstattung der Gesellschaftsräume zeigt wie bei den übrigen Dampfern dieser Klasse einen ebenso künstlerischen wie gediegenen Geschmack. Ausser einem Doppelboden besitzt das Schiff zwölf bis zum Oberdeck hochgeführte wasserdichte Querschotten, deren Abmessungen so getroffen sind, dass selbst beim Volllaufen zweier Abtheilungen die Schwimmfähigkeit des Schiffes gesichert ist.

Ueber eine neue, eigenartige Bodenbekleidung der Schiffe, zur Verminderung des Reibungswiderstandes, berichtet eine französische Marinefachschrift Folgendes: Ein Ingenieur, Rudolf Altschul in Newyork, hat dem Marineministerium ein Projekt vorgelegt, welches den Widerstand des eingetauchten Schiffes vermindern soll und auf der geringen Reibung des Oels auf Wasser basiert. Die Ausführung dieser Idee scheint jedoch sehr complicirt. Ueber die ganze untergetauchte Fläche des Schiffskörpers sind Doppel-T-Eisen genietet, und zwar in der Längsrichtung. Die Zwischenräume zwischen diesen Eisen sind mit einem Stoff angefüllt, welcher die Eigenschaft hat, Oel aufzusaugen. Der Stoff, dessen Zusammensetzung Geheimniss des Erfinders ist, wird in der Hauptsache aus Talg, Kohlenstaub und anderen Körpern gebildet und auf ein Metallnetz, welches ihm die nöthige Steife giebt, ausgebreitet. Wie es scheint, ist derselbe unter Wasser vollständig zusammenhängend und hart. An den Enden eines jeden Eisens befindet sich ein durchlöcherter Rohr, welches Oel vertheilt. Dieses Oel durchdringt die ganze Bekleidung und tritt an deren Oberfläche aus. Mit einem Wort, der Schiffsboden ist mit einer Bekleidung versehen, welche mit Oel gesättigt ist, also mit einem schlüpferigen Ueberzug. Die Vortheile, welche sich der Erfinder von seiner Idee verspricht, bestehen: 1) in einer erheblichen Verminderung des Widerstandes bei der Fortbewegung des Schiffes, 2) in der fast gänzlichen Vermeidung der Oxydation der unter Wasser liegenden Theile, 3) in der Verhinderung des Bewachsens des Schiffsbodens, welches namentlich eiserne Schiffe nöthigt, das Dock zur Reinigung aufzusuchen und frisch gestrichen zu werden u. s. w. Andererseits genügt es, das Oel aus den Röhren austreten zu lassen, um bei schwerem Wetter einen beruhigenden Einfluss auf die Meereswogen zu erzielen. Der letztere Effekt ist unzweifelhaft und ja bereits hinlänglich erprobt und erwiesen. Auch dass das Bestreichen des Schiffskörpers unter Wasser mit Oel oder Talg einen fördernden Einfluss auf die Schiffgeschwindigkeit hat, ist längst bekannt und wird praktisch bei Rennyachten angewandt. Man verwendet hierbei in der Regel eine Mischung von Talg, Stearin, Graphite und schwarzer Seife und es würde dem Oele gewiss der Vorzug gegeben, wenn es lange genug haften bliebe. Es scheint somit, dass die Erfindung alle Bedingungen erfüllt, welche an sie gestellt werden. Der Sekretär der Marine der Vereinigten Staaten soll von den praktischen Resultaten derselben überrascht sein und Fachleute beauftragt haben, die Versuche in

grossen Maassstabe fortzusetzen, welche demnächst vor sich gehen sollen. Nach der Behauptung des Erfinders, soll seine neue Bekleidung ausser ihrem schützenden Einfluss auf den Schiffsboden bei Dampfern oder Seglern eine Geschwindigkeitssteigerung von 25% bewirken.

**Ein neues Schiff zum Legen überseeischer Kabel** hat die französische Gesellschaft, die mit der Ueberwachung und Unterhaltung der Kabel betraut ist, kürzlich bauen lassen. Es ist ein Dampfer von 102,47 Meter Länge und 11,50 Meter Breite mit einem Rauminhalt von 2355 Tonnen. Die beiden Maschinen indiciren 1200 Pferdekkräfte und geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 11 Knoten die Stunde. Die Specialausrüstung zum Heben und Legen der Kabel zeigt nach einer Mittheilung des Patent- und technischen Bureaus von Richard Lüdgers in Görlitz die grösste Vollendung. In einem gut eingerichteten Laboratorium können die genauesten Messungen gemacht werden. Vier Trommeln vermögen ungefähr 1300 Kilometer Kabel aufzunehmen.

**Die Kongoflotte.** Im Jahre 1881 wurde das erste Schiff auf dem Oberkongo vom Stapel gelassen; heute befahren 45 Dampfer von 15 bis 50 Tonnengehalt, von denen 25 dem Staate, 17 den Handelsgesellschaften und Missionen gehören. Der Tanganjikasee besitzt nur einen Dampfer der englischen See-Gesellschaft. Der See Moero hat schon zwei Dampfer. Dazu befahren aber noch die Zuflüsse des Oberkongo 9 stählerne Leichterfahrzeuge, so dass heute die Flotte des Oberkongo hundert Fahrzeuge umfasst, die sämmtlich in Lasten zerlegt durch Träger über Berge und Flüsse, durch Schluchten und Wälder nach dem Poole befördert werden. Ein Dampfer stellt nach seinem Tonnengehalte 1500—2000 Lasten, durchschnittlich 1700 Lasten dar. Die Beförderung der 45 Dampfer beansprucht 76 500 Träger. Dazu sind für das Fortschleppen der Grundbalken jedes Dampfers mindestens 400 Mann erforderlich, sodass die Gesamtbeförderung 94 500 Mann bedingte. Da das Zusammenstellen und das vom See lassen der Dampfer weitere 6000 Mann erforderte, so waren bei dem Unternehmen über 100 000 Menschen betheiligt. Im Poole sind grosse Werften angelegt; jetzt wird, da die Kongoeisenbahn in Jahresfrist den Pool erreicht, daselbst ein für die Schiffe Zuflucht gewährendes Hafen erbaut. Die Flotte des Unterkongo besitzt nur sechs stählerne Schiffe, die die Verbindung zwischen den Stationen unterhalten.

## Kleine Mittheilungen.

In Altona wird am 17. Juni d. J. mit einer Seesteuermanns-Prüfung begonnen und mit derselben eine Seeschiffs-Prüfung für grosse Fahrt verbunden werden.

Dienstag den 15. Juni Morgens 8 Uhr beginnt in Geestemünde eine Prüfung zum Seesteuermann und zum Schiffsführer auf grosser Fahrt; Meldungen dazu nimmt der Navigationslehrer Director Jungelaus bis zum 14. d. M. entgegen.

Mittwoch den 23. Juni Morgens 8 Uhr beginnt in Emden eine Prüfung zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 22. d. M. der Navigationslehrer, Herr Matthies in Emden entgegen.

Die amerikanische „Pacific Mail Steamship Comp.“ hat einen grossen Schnelldampfer, nach dem Modell der „Win Star Line“ Schiffe „Teutonic“ und „Majestic“, in Auftrag gegeben. Das Schiff soll zwischen San Francisco und Japan Verbindungen aufrecht erhalten und im März nächsten Jahres in Dienst gestellt werden.



In St. Nazaire, in Frankreich ist eine neue Segelschiffsbauerei mit dem Namen „Les Volliers Nazairiens“ gegründet. Ein 3000 Tons grosses Schiff auf der Werft in Chantiers sieht seiner Vollendung entgegen, während über andere von gleicher Grösse der Baukontrakt geschlossen ist.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 2. Juni. In den Verein wird als ordentliches Mitglied Kapt. Renck aufgenommen und ein Herr als ausserordentliches Mitglied in Vorschlag gebracht. An Eingängen lagen vor: Ein Brief der norwegischen Schiffsführervereinigung, welche mittheilt in ihrer nächsten Generalversammlung die Forderung der Befeuerung des East Goodwin Feuerschiffs zur Sprache zu bringen; von Herrn Spillmann ein Sonderabdruck der Bestimmungen über das Wegerecht der Fischdampfer; ferner ein Brief vom hiesigen rumänischen Konsul, dem von seiner Regierung die Mittheilung gemacht ist, dass die „Rumänische Seeschiffahrtsgesellschaft“ beabsichtigt 5 Dampfer zu bauen, welche sie mit deutschen und skandinavischen Seeleuten besetzen will. Applikanten, welche die Absicht haben in Dienst der rumänischen Linie zu treten, müssen, mit den nothwendigen Papieren versehen, sich beim rumänischen Konsul melden. Bedingung ist Kenntniss der englischen Sprache. Von der „shipmaster society“ aus London war ein Buch die Schiffsfahrt behandelnd eingegangen, hieran schliessend theilt der Vorsitzende mit, dass Herr Johns aus Rostock in einer früheren Sitzung über das im Buche angeregte Thema einen Vortrag halten wird. — Ein Mitglied des Vergnügungsausschusses theilt mit, dass die in diesem Jahre beabsichtigte Reise zum 25. Juni Nachmittags 2 Uhr von St. Pauli Landungsbrücken nach Schulau festgesetzt ist.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 2. Juni 1897.

Im Allgemeinen zeigt der Frachtenmarkt keine besondere Aenderungen. Ausfrachten verhalten sich gegen die Vorwoche etwas flauer. Hausfrachten haben noch immer nur ein trauriges Bild aufzuweisen; wenn auch Salpeterfrachten seit den letzten Tagen eine Kleinigkeit fester zu sein scheinen, so bieten doch keine der Hauptbeschäftigungen für Segelschiffe, nicht geradezu eine ermuthigende Aussicht auf grössere Besserung. Heimfrachten von Californien sind seit einigen Tagen wieder in einen Schatten fester. Reisfrachten sind äusserst gedrückt. Bestehend einige Abschlüsse der Vorwoche:

„Columbus“ Greenock/Rio de Janeiro 16/—, Kohlen.  
„Australia“ Calcutta/New-York \$ 2.50, spot.  
„Marariff“ Rosario Corral 17/6, Getreide.  
„Amazona“ Coosaw/Yokohama 30/—, Phosphat.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 21. Mai 1897.

Die Nachfrage nach Getreideräumen war trotz reichlicher Zufuhren von den Seen und auf den Kanälen während der letzten Woche äusserst gering und das Geschäft beschränkte sich, abgesehen von ein paar Charters von 12 000 Qurs-Dampfern für August-Beladung zu 5s. auf das Anlegen grösserer Dampfer nach verschiedenen Richtungen zu ausserordentlich niedrigen Raten. Das Chartergeschäft für Holz vom Golf war anhaltend schwach und scheint ziemlich alle dort verfügbare Räume zu absorbieren, während die Dampferfrachten von den Provinzen einen geringen Rückgang auf Grund vermehrten Angebots von Dampfern zeigen und wie wir befürchten, unter diesem Druck

jeden Augenblick zusammenbrechen kann. Da es anscheinend den Verladern unmöglich ist, die Forderungen der Rheder auf der Route nach dem Osten zu bewilligen, wird dadurch das Chartergeschäft in dieser Richtung beeinträchtigt, doch werden die gegenwärtige traurige Lage und die Aussichten für den Frachtenmarkt bald genügende Concessionen zur Folge haben, um den Abschluss einiger Charters zu ermöglichen. — Auf dem Segelschiffsmarkt wurde eine Anzahl Schiffe für Petroleum in Barrels nach Europa engagiert, meist kleinere Fahrzeuge nach Grossbritannien; in allen anderen Richtungen blieb das Geschäft ungewöhnlich ruhig, obwohl die Raten nirgends eine erhebliche Aenderung erfahren haben.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1 1/2 a 1 3/4 d.	7/6	7/6	9 a 10/
London, Dpfr.	2 1/4 d.	15/	8.0 a 10/	10 a 12/6
Glasgow, Dpfr.	2 1/4 d.	15/	8/	15 a 17/6
Bristol	3d.	12/6	11/3	17/6
Hull	3d.	15/	12/6	15/
Leith	3 1/4 d.	15/	11/3	17/6
Newcastle	2 3/4 d.	20/	12/6	15 a 17/6
Hamburg	45 s	75 s	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	6 1/2 c.	20 cts.	14 cts.	12 a 16c.
Amsterdam	6 1/2 c.	20 cts.	14 cts.	12 a 16c.
Copenhagen	2/6	21/3	16/3	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	2 3/4 d.	17/6	12/6	17/6 a 20/
Bremen	45 s	22c.	18 c.	12c.
Marseille	2/	20/	17/6	20 a 22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 15c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen 1 1/4 d. — Bremen 27 1/2 c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide per Dpfr.	2/6	2/6	2 1/2 d.	2/6
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2 a 2 9	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	18 1/2 c.	18c.	16 1/2 c.	20 1/2 c.

### Die Schiffsmaschine und das Manövriren mit Dampfschiffen.

Bearbeitet für Schiffskapitäne und Seesteuerleute mit besonderer Berücksichtigung der Vorschriften für den Unterricht in der Maschinenkunde auf den Navigationsschulen und zum Selbstunterricht, von Hahn, Navigationslehrer. III. Auflage, soeben erschienen im Verlag von Ed. Hampe, Bremen, und zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Dieses Buch ist in seiner Branche das einzige, das speciell für Seeschiffer und Seesteuerleute geschrieben ist. Dass in so kurzer Zeit nach seinem ersten Erscheinen jetzt schon die dritte Auflage nothwendig wird, spricht genügend für das Buch, dessen rein maschineller Theil auch jetzt unter Redigirung eines ausserordentlich erfahrenen Maschinon-Ingenieurs gewesen ist. Das Vorwort zu dieser Auflage sagt: „Diese Auflage ist nicht nur zeitgemäss umgearbeitet, sondern sie ist auch der Entwicklung des ganzen Dampfschiffsbetriebes entsprechend vermehrt und in den Ausführungen wesentlich erweitert. Neu hinzugekommen ist eine Behandlung des flüssigen Brennstoffes, der dreifachen Expansionsmaschine (in farbiger Specialzeichnung dargestellt in Taf. II Fig. IV) und der Einwirkung der elektrischen Beleuchtung auf den Kompass. Dem Manövriren mit Dampfern in engen, bezw. engen und flachen Fahrwassern ist besonders Rechnung getragen und die selbstthätigen Fahrt- und Umdrehungsmesser sind im Interesse der jungen Schiffsofficiere, welche auch der kaiserlichen Marine angehören, besprochen und erläutert.“

## Echte Schuppenfarbe

ist das bis jetzt der Neuzeit erwiesene beste und billigste Rostschutzmittel, widersteht Hitze und Säure, überträgt Bleimennige-Anstriche, eignet sich besonders zu Anstrichen von Dampfzylindern, Röhren, Schornsteinen, Ventilatoren, Kohlenbunkern, Laderäumen etc.

Probeflieferung gratis.

ALLGEMEINER VERKAUF HEINRICH CLASEN (Inn.) CARL NISSEN, HAMBURG, Admiralitätsstrasse 52/53.

## W. H. BESELER, HAMBURG, Vernickelungsanstalt und Metallwaarenfabrik.

1889 Hamburg: Silberne Medaille. 1895 Köln: Silberne Medaille. 1895 Braunschweig: Goldene Medaille und Ehrendiplom.

Gegründet 1875. — 50 Arbeiter. — Fernspr. 119, A. I.

## Hamburg - Amerika - Linie.

### Nach **New York**

Aandafusia	5. Juni.	Palatia	12. Juni.	Prussia	21. Juni.
† Fürst Bismarck	10. Juni.	† Normannia	17. Juni.	† Columbia	24. Juni.

† via Southampton und Cherbourg.

### Nach **Baltimore**

Scotia 5. Juni. Hispania 8. Juni.

### Nach **Philadelphia**

Scotia 5. Juni.

### Nach **Westindien-Mexico**

am 1., 6., 10., 13., 18., 21. 25. u. 28.  
jeden Monats  
laut Fahrplan der Gesellschaft.

### Nach **Galveston**

(via Westindien)  
Constantia 18. Juni.

### Hansa-Linie:

### Nach **Boston**

Hispania 8. Juni.

### Nach **New-Orleans**

Markomannia 25. Juni.

### Hansa-St. Lawrence-Linie:

### Nach **Montreal**

Armenia 5. Juni.

## Deutsche Levante-Linie

### Hamburg.

Regelmässige Dampfschiffs  
Verbindung

### von **Hamburg**

nach Malta, Alexandrien, Piräus, Syra, Smyrna, Salonik, Bagdad, Gatsch, Constantinopel, Bourgas, Varna, Galatz, Braila und Odessa.

Direkte Frachtsätze laut bahnamtlichen Tarifen des „Deutschen Levante-Verkehrs“ von deutschen Eisenbahn-Stationen zu obigen Hafenplätzen, sowie mit Ausnahme nach den übrigen grösseren Häfen zu Tripolis, Griechenland, der Türkei und Schwarzen Meer.

Die Deutsche Levante-Linie bietet diese direkten Frachtsätze die beste Transport-Gellegenheit für deutsche Industrie-Erzeugnisse nach dem Orient.

## Aug. Brinkama

### Ö L E.

SPECIALITÄT:

## Hansa-Cylinderöl

und

## Maschinenöl.

HAMBURG.

Contor: Stubbenhuk

## Tabellen

zur

## Bestimmung der Breite

von **H. Brunswig.**

Preis gebunden Mk. 3,—

In Fällen, wo es darauf ankommt die Position des Schiffes rasch zu bestimmen sind diese Tafeln unentbehrlich.

## Eckardt & Messtorn

Verlagsbuchhandlung

HAMBURG, Steinhöft 1.

## Hansacomposition

Anerkannt beste Schiffsbodenfarbe.

## Farbenfabrik „Hansa“, Kiel.

Vertreter: M. Jebsen, Hamburg.

## Ahlmann & Boysen

Hamburg, Grimm 21.

## Praeservirte Butter

in Blechdosen und Fässern für **Schiffsbedarf** und **Export**  
nach allen tropischen Ländern.

Vielfach prämiert.

Bremen.	Hamburg.	Berlin.	München.	Bremen.
Silber.	Erste.	Silber.	Gold.	Silber.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Simon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Simon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1897 No. 24.

Hamburg, den 12. Juni

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Weitere Versuche deutsche Seemannswörter zu erklären. — Ueber Einrichtung und Ausübung von Fischereihäfen. — Der Seehafen im zwanzigsten Jahrhundert. — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Das Hamburger Hafengesetz ist endlich, nach langem Hin- und Herberathen zwischen Senat und Bürgerschaft vom Stapel gelaufen und damit fallen die früheren, zum Theil wohl noch aus grauer Vorzeit stammenden Bestimmungen. An dem guten Willen, etwas für die Regelung des so überaus lebhaften Hafenverkehrs Erspriessliches zu schaffen, hat es bei den Gesetzgebern nicht gefehlt; hoffentlich erweist sich das neue Gesetz so praktisch wie man erwartet. Die endgültige Fassung zeigt gegenüber dem ersten Entwurfe manche wesentliche Verbesserungen. Die viel umstrittene Frage des Lootswesens scheint in befriedigender Weise gelöst und jeder Zweifel darüber, ob Hafenlootsen hinfort als Zwangslotsen anzusehen sind oder nicht, dürfte durch die Fassung des § 5 beseitigt sein. Dasselbe lautet im ersten Absatz: „Seeschiffe von mehr als 150 cbm. Netto-Raumgehalt erhalten bei der Einfahrt, sowie bei Platzveränderungen und beim Verlassen des Hafens auf Verlangen einen Hafenlootsen, können jedoch zur Annahme eines solchen nicht gezwungen werden. Die Führung des Schiffes verbleibt auch wenn ein Hafenlootse an Bord ist, bei dem Schiffer.“ Das Gesetz tritt mit dem 1. Juli 1897 in Kraft.

Die gerichtlichen Verhandlungen über die Angelegenheit des deutschen Fischdampfers „Alster“, der an der Landung eines Fanges in Aberdeen seitens der dortigen Behörden behindert wurde,

haben die Richtigkeit der von uns bereits in No. 18 unseres Blattes dargestellten Auffassung der Sachlage bestätigt. Die britischen Behörden sind mit Bezug auf den Fall in einer kitzlichen Lage. Das Verbot des Fischens im Firth of Morray verstösst, sofern es auch auf nicht britische Fahrzeuge ausgedehnt werden sollte, gegen die Fischereiverträge, andererseits würde es ein geradezu unhaltbarer Zustand sein, wenn den fremden Fahrzeugen gestattet würde, sozusagen vor der Thür der englischen Fischer diesen die Fische wegzufangen und auf den dortigen Markt zu bringen, während die Letzteren dazu verdammt sein sollten, die ausländische Concurrrenz über sich ergehen zu lassen, ohne selbst einschreiten zu dürfen. Das Mindeste, was die Behörden thun können, ist eben, den Verkauf der in Morray Firth gefangenen Fische auf heimischem Boden zu verbieten. Wenn man aber den Zweck der Verordnung, ein Schongebiet zu schaffen, im Auge behält, so ist es freilich ganz gleichgültig, ob die Fische im Auslande oder in einem britischen Hafen verkauft werden. Wie uns aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt wird, soll übrigens der Versuch, die im erwähnten Schongebiet gefangenen Fische in Aberdeen zu verkaufen, auf Veranlassung schottischer Fischer selbst gemacht worden sein, die dadurch einen sogenannten „test case“ herbeiführen wollten, um, gestützt auf diesen, später eine Beseitigung der Verordnung durchsetzen zu können.



Einem langjährigen Wunsche in Seemannskreisen ist durch die Veröffentlichung monatlicher Strömungskarten des Atlantischen Oceans seitens der englischen Admiralität in klarer und übersichtlicher Weise nachgekommen. Obgleich der Seemann im Allgemeinen von der Veränderlichkeit der Stärke und Richtung der einzelnen Meeresströmungen unterrichtet ist, so fehlte doch Vielen die erforderliche Kenntniss auf diesem Gebiet in der Nähe der Küsten oder in engem Fahrwasser. Die bis jetzt für die seemännische Praxis hergestellten Stromkarten stellten bekanntlich die Strömungen während des ganzen Jahres auf einer Karte dar und konnten deshalb auf Uebersicht und Erkenntlichkeit nicht in dem Maasse Anspruch machen, wie die jüngst publizirten Monatskarten. Gleich bei Betrachtung der Veränderlichkeit der Stärke des Golfstromes, dessen Kenntniss für den Seemann unter allen Umständen erforderlich ist, finden wir in den Juni-Stromkarten eine Geschwindigkeit von 100 bis 120 Seemeilen im Etnal aufgezeichnet, während die Karten für Oktober und November nur 15 bis 30 Seemeilen in gleicher Zeit angeben. In ausserordentlich übersichtlicher Weise ist die gefährliche Meeresströmung zur Kenntniss des Navigateurs angegeben, die in der Floridastrasse ihren Ursprung nimmt und von dort ihre Ausläufer bis zur portugiesischen Küste sendet, welche gewiss in vielen Fällen die Urheber der häufigen Strandungen und Schiffbrüche an jener Küste gewesen sind. Der uns zur Verfügung stehende Platz gestattet nicht, dass wir eine ausführliche Beschreibung der einzelnen Strömungen des ganzen atlantischen Oceans, wie sie auf den Karten angegeben sind, an dieser Stelle vornehmen. Wir beschränken uns deshalb hervorzuheben, dass in gleicher Weise, wie für die beiden vorerwähnten Strömungen, allen anderen, sowohl des Nord- wie des Süd-Atlantischen Oceans Rechnung getragen ist. Im nächsten Jahre beabsichtigt Admiral Wharton, der Chef des Hydrographischen Amtes, ähnliche Karten für den Indischen und Stillen Ocean zu veröffentlichen.

Wenn man die hohen Subventionen, welche ausländischen Rhedereien, besonders englischen und französischen von ihren Regierungen zu Theil werden, mit den deutschen in Vergleich stellt, so ergiebt sich für die Letzteren, ein zu ihrem Ungunsten verbleibendes Resultat. Es ist deshalb zu bedauern, dass die von der deutschen Regierung eingebrachte Gesetzesvorlage auf Verdoppelung der ostasiatischen Reichspostlinien von dem Reichstag in der gegenwärtigen Session nicht zur Erledigung gekommen ist. In der „Allg. Marine- und Handels-Corresp.“ wird dieser Gegenstand einer längeren Besprechung unterzogen; die bekannte Zeitschrift meint, dass das Interesse des deutschen Handels

durch die entstandene Verzögerung ausserordentlich in Mitleidenschaft gezogen werde. Die Penninsular-Oriental-Gesellschaft hat soeben mit der englischen Regierung einen neuen Vertrag abgeschlossen und erhält bekanntlich eine ausserordentlich viel höhere Subvention wie der Norddeutsche Lloyd, obwohl neben ihr noch eine grosse Reihe anderer englischer Privatlinien den Verkehr mit Ostasien vermitteln. Die französischen, österreichischen, italienischen und russischen Verbindungen mit Ostasien machen ebenfalls erhebliche Anstrengungen, ihre Position zu befestigen und ihr Schiffsmaterial so auszugestalten, dass dasselbe wenigstens annähernd dem in der deutschen Reichspostlinie verwandten Schiffsmaterial gleichkommt. Seitens Frankreichs und Russlands sind ausserdem, wie bekannt, durch besondere Handelsexpeditionen unter staatlicher Aegide und unter der Mitwirkung der Regierungen Frankreichs und Russlands wesentliche Vortheile und ein gewisser Vorsprung vor den deutschen Interessen erreicht worden. Die deutsche Handelsexpedition, welche im Januar Europa verlassen hat und im März in China angekommen ist, hat ihre Thätigkeit begonnen und ihre ersten Berichte sind demnächst zu erwarten. Die Mitglieder der Expedition, die sich bekanntlich aus den wichtigsten Industriezweigen Deutschlands zusammensetzt, stehen ebenso wie alle deutschen im Auslande, insbesondere Ostasien, arbeitenden Kaufleute auf dem Standpunkt, dass eine Verdoppelung der Reichspostdampferfahrten nicht nur für die weitere Entwicklung der deutschen Interessen in Ostasien, sondern sogar für die Erhaltung derselben auf dem jetzigen Niveau von ausschlaggebender Bedeutung ist. Man erblickt in der Verzögerung, welche die Verdoppelung der Reichspostlinie erfährt, eine directe Schädigung des deutschen Ansehens und empfindet das um so mehr, als die deutschen Handelsinteressen in Ostasien gerade durch die Errichtung der Reichspostlinie — wie dies von allen in Ostasien ansässigen Firmen ausnahmslos anerkannt wird — einen ausserordentlichen Aufschwung genommen haben.

Die Erinnerungs-Ausstellung der Hamburg Amerika-Linie im hiesigen Museum für Kunst und Wissenschaft erfreut sich eines sehr regen Besuches und ruft in allen Bevölkerungsschichten der alten Hansastadt grosses Interesse wach. Diese Theilnahme der Hamburger ist nicht allein durch die von der grossen Dampfschiffahrtsgesellschaft mit Recht beanspruchte Bedeutung erklärlich, sondern wird hauptsächlich durch die ausserordentliche Eigenart dieser Ausstellung hervorgerufen. Der zunehmende Entwicklungsgang der Hamburg Amerika-Linie seit dem Jahre 1847 lässt sich deutlicher und übersichtlicher gar nicht kennzeichnen als durch Bilder und Modelle der einzelnen Schiffe seit dem

Entstehen des Unternehmens bis zur Gegenwart; dieser bildlichen Darstellungsweise ist hier in grosser Auswahl Rechnung getragen. Besondere Aufmerksamkeit erregt das künstlerisch gearbeitete Modell der „Frisia“ und die Miniatur-Gestaltung der „Phönicia“, welche dem Betrachtenden gestatten diese Seeriesen mit einem Male in's Auge zu fassen, ohne dass nach dem grossen Vorbild auch nur ein Theilchen fehlt. Auf alle ausgestellten Sachen hier einzugehen ist ihrer Mannigfaltigkeit halber nicht möglich, jedoch rathen wir Demjenigen, der die eigenartige Ausstellung noch nicht gesehen und besucht hat, Versäumtes so bald wie möglich nachzuholen, da es sonst zu spät werden könnte.

### Weitere Versuche deutsche Seemannswörter zu erklären.

Von Fritz Schemel—Cronthal bei Crone a. d. Br.

In meinem letzten Aufsatz habe ich den Nachweis zu führen gesucht, dass wir uns bei der ersten Entwicklung der Segelschiffahrt auf dem Maste, an Stelle des heutigen Eselshofd, kein Eselshaupt, sondern ein figürliches Pferdehaupt zu denken haben, dass die Pardunen den Zaum und das Stüg den Steigriemen des Pferdes bilden. Für ersteres möchte ich heute weitere Beweismittel beibringen. —

Wir haben auf See eine Redensart, die lautet: Mit Hün und Pardün (Ton auf der letzten Silbe) und so viel besagt, wie: Mit Mann und Maus! Das Pardün = Pferdezaum, ist schon gesagt; aber was ist Hün oder Hüne?

Das von Dr. F. Tetzner herausgegebene deutsche Wörterbuch sagt darüber:

„Hüne (Riese). Aus mittelhochdeutsch hiune (Riese) Althochdeutsch Hün — in Eigennamen. Dieses Hun — mischte sich nach dem Auftreten der Hunen mit althochd. Hün, mittelhochd. Hiune (Ungar, Hunne, Henne). Dazu Namen wie: Hunerich (Hünenfürst) Hunolf (Hünenwolf) Hunfried (Hünenschützer) Humbold (Hünenwalter) Hünfeld (zugleich Ortsname).“

Mit dieser Erklärung ist hier wenig zu machen halten wir aber weiter Umschau, so finden wir im französischen *hune* als Benennung für den obern Theil des Mastes, die Märs und dementsprechend *hunier* für Marssegel und Stänge. Die Franzosen haben das Wort *hune* durch die Normannen aus dem Altnordischen erhalten, denn darin ist uns dasselbe, nach Angabe der Gelehrten, in der Bedeutung von Mastspitze überliefert. — Nun giebt es eine Mastspitze im seemannischen Sprachgebrauche überhaupt nicht, dieselbe heisst im Niederdeutschen ausschliesslich Masthofd und im Englischen Masthead, also überall Haupt, wesshalb für mich die Vermuthung nahe liegt, dass unter hün ein solches

oder der Träger eines solchen zu verstehen ist. — Sollte hün nicht die allerälteste Bezeichnung für Pferd sein? Es giebt keine Sprache, die sich der Natur so anschmiegt, wie die deutsche, die die Thiere nach den von ihnen ausgehenden Lauten benennt, aus letzteren wieder eigene Worte zur Wiedergabe derselben bildet und die Thiere in ihren eigenen Stimmen ruft und lockt. — Der Naturlaut des Pferdes ist hih oder hüh. — Daraus haben wir, grade wie die Lateiner *hinnire*, im Deutschen wiehern gebildet, mittelhochd. *wihen*, *wihelen*, *wihenen*. — Das w im Anlaut bedeutet hier nur die Thätigkeit, dagegen ist das h ausgefallen, weil es nach w stumm wurde, so dass wir uns das Wort ursprünglich als *hihen* oder *hühen* zu denken haben. Nun lässt sich doch wohl annehmen, dass diesem ein gleichlautendes Hauptwort zur Seite gestanden hat, hün oder hüne, denn ebenso, wie wir in unserer Kindersprache das Pferd nach seinem Schrei Hühpferd nennen, wird man auch in der Kindheit unserer Sprache eine auf denselben hinzielende Bezeichnung für Pferd gehabt haben. Sollte in dem Worte Hengst, niederdeutsch Hingest, nicht auch das hün enthalten sein? Ebenso scheint sich das slavische Wort für Pferd kon darauf zurückführen zu lassen. Auch die oben genannten Eigennamen bekommen für mich in der Bedeutung von hün = Pferd einen viel schöneren Sinn, als in der von Riese und Ortsnamen, wie Hünfeld und Hünigen kann ich mir viel eher vorstellen als Weideplätze von Pferden, als von Riesen. So unklar, wie das Wort hün, so unklar ist auch die Vorstellung, die man sich von dem Wesen der überall in Norddeutschland vorkommenden Hünengräbern macht. Wenn meine Annahme richtig ist, dann wären hierin Grabstätten zu erblicken, worin die Grossen des Landes mit ihren Pferden beigelegt sind. — Mit Hün und Pardün würde demnach heissen: Mit Pferd und Pferdezaum!

Die Taue, die den Mast, unterhalb des Pferdehauptes, seitwärts halten, heissen Hofdtaue = Haupttaue, während die Pardunen dem lebenden Vorbild entsprechend mehr nach hinten weisen. Wenn wir nun in Betracht ziehen, dass die Alten sich des Mastes und des Segels nur bei günstigem Winde bedienten, wobei ersterer dann jedes Mal erst gesetzt wurde und das Taugut bezw. Ledergut dabei zunächst schleck an ihm herabhing, so lag der Vergleich mit den Strähnen eines Pferdeshwanzes sehr nahe und können wir es verstehen, wesshalb man das stehende Taugut in seiner Gesamtheit Takelwerk nannte. Das niederd. Wort Takel, hochd. Zagel, altd. *zagil*, gothisch *tagl*, bedeutet Schwanz. Das hochd. Wort Zagel ist wenig gebräuchlich, dagegen gebrauchen wir Takel im hochdeutschen heute noch häufig in zusammengesetzten Wörtern, wie Takelzeug, vertakeln, auftakeln.

Takelzeug ist Unsinn, das Wort bekommt erst Sinn, wenn wir es niederdeutsch schreiben takelt tüg, es heisst dann geschwänztes Zeug d. h. Viehzeug. Vertakeln = verschwänzen d. h. mit einem Schwanz hauen. Auftakeln = aufschwänzen d. h. den Schwanz aufbinden. Wir nennen ein geputztes Frauenzimmer aufgetakelt und sind geneigt dabei an das Takelwerk eines Schiffes zu denken; ganz zu Unrecht, wir haben dabei nur an den aufgebundenen Schwanz eines Pferdes zu denken, welchen unsere Alten, zumal mit bunten Bändern verziert, als Verschönerung desselben betrachteten. Der Pferdeschwanz, mit dem wir es hier zu thun haben, wurde auch aufgetakelt, die einzelnen Taue wurden unten aufgebunden und durch die entstande Bucht und eine auf der Bordwand befindliche Oeffnung, mehrfach ein mit Talg geschmierter Lederriemen, der Talreep geschoren, nach dessen Durchholen das Takelwerk angesetzt dastand.

Den allbekannten Stabreim: Top und Takel gebrauchen wir häufig in Verbindung mit dem Worte lenzen, denn das Laufen vor dem Winde bei fliegendem Sturme nennen wir: Lenzen vor Top und Takel. Lenzen kommt von Lenz. Wem ginge nicht das Herz auf bei Nennung des Namens für die allerschönste Jahreszeit, in der die ganze Natur sich verjüngt und zu neuem Leben erwacht! Und doch wie entsetzlich nüchtern, im wahrsten Sinne, ist die Herkunft des Wortes. Lenz heisst leer, deshalb nannte man zur Zeit der Christianisirung unseres Volkes, den Monat, in den die Fastenzeit fiel, Lenzmonat, weil in diesem die gläubige Menge mit leerem Magen umging. Lenzen heisst demnach leer laufen d. h. ohne Segel und lenzen vor Top und Takel, leer laufen vor Schopf und Schwanz. Aus dieser Redensart können wir den Schluss ziehen, dass die Alten, beim Aufkommen derselben, die hohe See noch nicht befahren haben, denn dort verbietet sich das Laufen vor Schopf und Schwanz bei schwerem Sturm von hinten schon deshalb, weil das Schiff zu segeln und zu möglichst grosser Fahrt gezwungen ist, um dem Auflaufen der See von hinten zu entgehen.

Ein Wort, das auf den ersten Blick einen ganz fremdländischen Eindruck macht, aber demungeachtet „made in Germany“, ist das Wort Matrose. Ein gelehrter Freund hat mir mal eine Erklärung dafür gegeben, wonach dasselbe auf das altnordische Moetunanto zurückzuführen ist das soviel, wie Tischgenosse bedeutet. Dieser Auffassung widerstrebt mein seemännisches Empfinden, denn abgesehen davon, dass in alten Zeiten, auf den kleinen Fahrzeugen, die ganze Bemannung wahrscheinlich nur eine Tischgenossenschaft gebildet hat, spielt die Magenfrage an Bord, bei der mangelhaften Beköstigung eine so untergeordnete Rolle, dass sie niemals zu dieser Namengebung Veranlassung geben

konnte. Der Matrose wird niemals sagen, um seine Stellung an Bord zu kennzeichnen: Ich speise im Volkslogis, wohl aber sagt er: Ich fahre vor dem Mast. Der Matrose findet seine Daseinsberechtigung nicht an der Bak, sondern an dem Maste, deshalb müssen wir auch in diesem Worte die Erklärung seines Namens suchen. Es ist dies eines der vielen Wörter, die von den Normannen nach Frankreich gebracht, dessen Bewohner sie sich dann mundgerecht gemacht haben und eins der wenigen, die sich der deutsche Seemann von dort in veränderter Form zurückgeholt hat; ich glaube, dass Matrose nichts weiter ist, als ein schlecht verdeutschter matelot.

Der erste Theil des Wortes ist leicht zu erklären, denn das französische mât giebt sich schon durch den Accent als deutsches Lehnwort, in dem das s ausgestossen, als Mast zu erkennen. Schwieriger gestaltet sich die Erklärung des zweiten Theiles lot. Als sicher dürfen wir wohl annehmen, dass auch dieser, wie der erste, deutscher Herkunft ist, vermuthen können wir, dass derselbe dem englischen lad-Junge oder dem niederdeutschen Lüt, altd. lint, hochd. Leute entspricht. Beide Worte dienen heute noch in ihren Sprachen als Anrede für Matrosen. Während die englische Sprache das Wort Matrose überhaupt nicht kennt, wird es bei uns niemals als Anrede gebraucht, der einzelne Mann wird mit Vornamen angeredet, mehrere mit Lüt; dagegen wird die ganze übrige Schiffsbedienung vom Kapitän bis zum Jungen mit einem der Stellung an Bord entsprechenden Namen angeredet. Matrose dürfte demnach soviel, wie Mastmann heissen.

Mit Maat bezeichnet der Seemann, der vor dem Maste fährt, seinen Nebenmann, seinen Gehülfen. Letzteres Wort umschreibt er durch: einen zur Hülfe haben. Dagegen versteht er unter Jan Maat sich und seinesgleichen überhaupt. Die Engländer gebrauchen ihr mate ähnlich, jedoch mit der kleinen Abweichung dass sie unter dem nacktem Worte mate, den Gehülfen des Schiffers, den Steuermann verstehen, während der Gefährte des Matrosen shipmate genannt wird. Woher Maat stammt ist schwer zu sagen, es ist wohl anzunehmen, dass es zu Matelot-Matrose gehört und eine Abkürzung desselben darstellt. Wer weiss es?

Die Antwort auf meine Frage habe ich bald bekommen und zwar kurz nach Einreichung obiger Arbeit, durch eine im Verlage des allgem. deutschen Sprachvereins in Berlin erschienene, ausserordentlich interessante Schrift von Professor O. Schrader, betitelt: Die Deutschen und das Meer.

Darnach kommt matelot im altfranzösischen vor, als matenot. In dieser Gestalt ist das Wort sehr durchsichtig und unschwer als deutsches „Mastgenosse“ zu erkennen.



## Ueber Einrichtung und Betrieb von Fischereihäfen.

Von A. v. Horn, Hamburg.

Fischereihäfen ersten Ranges können in unserer Zeit und für die nächste Zukunft erst dann ihrer eigentlichen Bestimmung, nämlich Beförderung der Fischerei, voll und ganz genügen, wenn man nichts versäumt, was eine starke Benutzung solcher Häfen seitens der Fischerfahrzeuge sichern, was den Handel und den Transport erleichtern und somit die Anzahl Käufer vergrössern kann. Demnach muss die Fischerei in diesen Häfen einen sicheren und möglichst bequemen Liegeplatz, sowie die nöthigen Einrichtungen vorfinden, um ihren Fisch rasch zu löschen und zu verkaufen, während der Handel verlangt, sich in kurzer Zeit ein genaues Urtheil über die angeführte Waare bilden und nach einem rasch verlaufenden Verkauf dieselbe bequem versenden zu können. Beider Interessen laufen also zum grössten Theil zusammen. Je leichter es dem Fischer gemacht wird, desto mehr nimmt die Benutzung des Hafens zu, desto mehr Fisch wird angebracht und desto mehr Waare erhält der Kaufmann für seinen Betrieb. Geht der Handel flott vorwärts, so nimmt mit der Kauflust die Anzahl Käufer zu und zugleich die Aussicht, dass der Fischer für seine Waare eine gute Bezahlung erhält.

Das Interesse des Handels im Allgemeinen darf jedoch nicht mit dem direkten Interesse der vorhandenen Händler identificirt werden. Vergrösserung der Zufuhr führt zur schärferen Konkurrenz beim Einkauf wie beim Verkauf. Um nun diese lästige Konkurrenz möglichst fern zu halten und einen grösseren Gewinn zu erzielen, wird das Bestreben der an einem Ort vorhandenen Kaufleute naturgemäss dahin gehen, einen sog. „Ring“ zu bilden und neue Käufer abzuhalten. Dass aber dies ebenso wenig dem Handel im Allgemeinen, als namentlich der Entwicklung der Fischerei förderlich sein kann, braucht keines weiteren Nachweises.

Für den Verkauf ist eine grosse, überdachte Halle unbedingt nothwendig und diese muss, sowohl im Interesse der Fischerei wie des Fischhandels, von der Regierung erbaut werden, welche auch den Fischereihafen selbst einrichtet. Der Betrieb des Hafens durch den Staat, wie durch eine Person oder eine Gesellschaft ist unbedingt ausgeschlossen, es kann ausschliesslich das System des sog. „freien Betriebes“ in Frage kommen, durch welches es Jedem freisteht, unter den von der Regierung festzusetzenden Bedingungen sich an der öffentlichen Verpackung der einzelnen Parcellen zu betheiligen. Jedem Pächter muss es dann nach gewissen Polizeivorschriften freistehen, seine Parcellen so zu benutzen, wie es ihm am besten dünkt.

Halle und Hafen müssen zusammen ein Ganzes bilden. Eine gut eingerichtete Halle und die Sicherheit, dass der Fisch daselbst inmitten einer grossen Anzahl Käufer rasch verkauft wird — das sind die ersten Anforderungen, welche man gegenwärtig an die Einrichtung eines Fischereihafens stellen muss. Die grosse Anzahl Käufer kann jedoch nicht ausbleiben, wenn der Markt gross und zweckmässig eingerichtet und die Fischzufuhr gross ist — vor Allem nicht, wenn ausserdem noch eine gute Eisenbahnverbindung mit dem Binnen- und Auslande hergestellt wird.

Die Halle muss dem Verkauf, der Reinigung, der Verpackung und der Versendung des Fisches dienen. Die Regierung hat in dieser nur für Aufsicht und Ordnung zu sorgen, auf den Betrieb selbst hat die Behörde sich nicht einzulassen. Es muss Gelegenheit vorhanden sein, dass, wenn auch nicht die ganze Ladung, so doch wenigstens ein grosser Theil derselben unter die Augen der Käufer kommt. Erfolgt bei gleichzeitiger Anwesenheit mehrerer Schiffe der Verkauf in der durch das Loos bestimmten Folge, so können die Fischer ihren Fang nacheinander in die Halle bringen und die Käufer sehen, was sie kaufen.

In Rücksicht auf fremde Fischerfahrzeuge und vielleicht auch wegen der Konkurrenz mit anderen Häfen empfiehlt es sich vielleicht, ein nicht zu hohes Hafengeld zu erheben. Soll der Fischereihafen als solcher in Aufnahme kommen, so muss schnell eine verhältnissmässig grosse Anzahl Händler durch eine reiche Fischzufuhr nach diesem Platz gelockt werden, demnach müssen auch fremde Fischerfahrzeuge im Interesse der eingeborenen Fischer willkommen sein. Ein nicht zu hoher Betrag pro Ton oder pro Schiff einer gewissen Kategorie für jedosmalige Benutzung des Hafens; wer diesen Betrag in einem Jahre öfter (z. B. 10 mal) entrichtet hat, kann während der übrigen Zeit in diesem Jahre den Hafen frei benutzen; oder Abonnement auf ein Jahr durch Entrichtung des zehnfachen Betrages der einmaligen Benutzung am Anfang des Jahres — solche oder ähnliche Bestimmungen würden die Frage des Hafengeldes am einfachsten regeln.

Um den Fischhandel und die Fischversendung namentlich zu Anfang zu ermuthigen, kann man nichts besseres thun, als in der Halle selbst Gelegenheit zum Bau von Kontoren geben oder von der Regierung darin erbaute Kontore vermieten. Da Halle und Hafen als zwei untrennbare Dinge zu betrachten sind, so muss einer Person — dem Hafenmeister — die Aufsicht über beide aufgetragen werden, welchem zur Handhabung des Reglements ein Hallenaufscher mit einer Anzahl Untergebener beigegeben sind. Wenn dann noch für einen schnellen, geregelten und nament-

lich billigen Versand Sorge getragen wird, dann sind alle Bedingungen erfüllt, den Fischereihäfen den Anforderungen der Gegenwart und der Zukunft entsprechend eingerichtet zu haben.

(Nach „le ingénieur“ No. 47).

## Der Seehafen im zwanzigsten Jahrhundert.

Im Architekten- und Ingenieurverein zu Hamburg hat Herr Professor Dr. Bubendey-Charlottenburg über den allmählichen Niedergang einzelner Häfen in Folge von Versandung und Verflachung des Fahrwassers, ferner über die Entwicklung einiger grosser Hafenplätze, durch fortgesetztes Baggern und durch Einrichtung grosser Hafenanlagen, sowie über die Prosperität und Zweckmässigkeit neu gegründeter Häfen an der Mündung der Flüsse, also unmittelbar an der Küste gelegen, einen Vortrag gehalten. Der Redner erwähnt bei der Besprechung der hauptsächlichsten und bedeutendsten Häfen stets den Nutzen und den Einfluss der Binnenschifffahrt und des Kanalwesens auf die Entwicklung der betreffenden Seestadt. Prof. Bubendey kommt, als er von dem Projekt eines Seekanals zwischen Stettin und Berlin spricht, der eine für 600 Tons grosse Schiffe passierbare Fahrtrinne aufweisen soll, auf die Erträge und Rentabilität des Manchester-Seekanals zurück und ist der Ansicht, dass die Verwirklichung der deutschen Idee lediglich eine Geldfrage sei.

Wir wollen die für unsere Leser wichtigsten Stellen des Vortrags in dieser Zeitschrift hier zum Ausdruck bringen, weil sie Zeugnis ablegen von gründlicher Kenntniss der Verhältnisse seitens des Vortragenden; wobei Jeder den Eindruck gewinnt und meistens aus Erfahrung weiss, dass die von Prof. Bubendey geschilderten Vorgänge sowohl praktisch als theoretisch stichhaltig sind.

„Sagenhafte Zeiten haben uns die Kunde hinterlassen, dass das am Fusse des Landrückens der Lüneburger Heide an der Ilmenau belegene Bardowiek dereinst der Hafenplatz für den Austausch der Güter zwischen der grossen nordischen Heerstrasse und dem Küstengebiet der Nordsee war. Gent und Brügge, welche Städte im Mittelalter Hafenplätze ersten Ranges waren, verloren diese Stellen durch vollständige Versandung ihrer Zufahrtstrinnen und sind erst in der Gegenwart in der Lage, mit den vervollkommenen Mitteln der Technik ihre alte Stellung zurückzuerobern.

An anderen Stellen trat zwar keine Verschlechterung der Fahrtiefen ein, aber die Zunahme des Tiefganges der Seeschiffe brachte eine Verlegung des Hafenverkehrs von weit nach dem Inlande vorgerrückten Plätzen nach der Flussmündung mit sich. So verlegte sich der Hafenverkehr an der Weser schon im 17. Jahrhundert von Bremen nach Vegesack, und Bremen würde im 19. Jahrhundert seinen Seehandel vielleicht ganz an die weiter abwärts liegenden oldenburgischen Häfen verloren haben, wenn es nicht 1828 mit der Erwerbung eines eigenen Gebietes an der Wesermündung und der Gründung Bremerhavens vorgegangen wäre.

Bristol am Avon, einem Nebenflusse des Severn, belegen, war ehemals der erste Seehafen Englands. Von hier trat Sebastian Cabot seine Entdeckungsreise an, und noch im Jahre 1638 fuhr von Bristol aus der „Great Western“ als der erste Seedampfer über den Ocean. Der zwischen steilen Ufern in vielfachen Krümmungen sich bewegende Avon bot bei dem etwa 10 m betragenden Fluthwechsel dem Hafen von Bristol einen guten Zugang, solange die Seeschiffe keinen allzu grossen Tiefgang und eine grosse Länge hatten. Die langen und tiefgehenden Schiffe der Gegenwart laufen dagegen, sobald sie den geringsten Aufenthalt auf der Fahrt durch den Avon erfahren, Gefahr, bei dem rasch fallenden Wasser auf den Ufern des

schmalen Flusses zu stranden und zu Grunde zu gehen. Neuerdings sind deshalb an der Mündung des Avon die Hafenplätze Avonmouth und Portishead entstanden.

Der alte Ausspruch, dass der beste Platz für einen Seehafen dort ist, wo die Natur die Grenze der Seeschifffahrt einerseits, der Flussschifffahrt andererseits gesetzt hat, trifft nicht mehr zu, seitdem die grosse Seefahrt derart auf künstlichem Wege weit stromaufwärts geführt wird. Andererseits zeigt uns die Rheinseeschifffahrt, welche Köln mit englischen Häfen und den deutschen Häfen der Nord- und Ostsee unmittelbar verbindet, dass die Flussschifffahrt sich auch Gebiete zu erobern weiss, von denen sie früher ausgeschlossen war. Eben dahin zielen die Bemühungen, den Leichterverkehr unserer Küstengebiete zur Verbindung benachbarter Stromsysteme weiter auszudehnen, beispielsweise den Verkehr des Dortmund-Emskanals bis Hamburg zu erstrecken.

Es ist unter diesen Umständen erklärlich, dass die Frage aufgeworfen wird, wie sich im kommenden Jahrhundert der Begriff des Seehafens entwickeln wird, ob mit dem zunehmenden Tiefgang der Schiffe der Zug nach der Mündung der Flüsse die Oberhand nehmen wird, oder ob umgekehrt die Seefahrt sich in wachsendem Maasse landeinwärts verschieben wird. Die Ueberzeugung von der Billigkeit der Seefracht und das Vertrauen in die Ingenieurkunst haben neuerdings sogar zu Entwürfen geführt, die weit von der Küste entfernte Binnenstädte zu Seehäfen umzuwandeln bestimmt sind. Die Schlagworte „Paris port de mer“ und „Berlin ein Seehafen“ haben um so grössere Bedeutung erlangt, als das „Manchester as a seaport“ bereits zur Wahrheit geworden ist.

Der 56 km lange Manchester-Seekanal, dessen Wasserspiegel sich in 4 Schleusenhaltungen im Ganzen um 18,4 m erhebt, ist hauptsächlich gebaut worden, um den Handel und die Industrie Manchesters und Lancashire's gegen die hohen Abgaben des Liverpooler Hafens und das Monopol der Liverpool mit Manchester verbindenden Eisenbahnen zu schützen. Der Manchester-Kanal hat eine Sohlenbreite von 36,6 m und eine Tiefe von 7,92 m. Da in den Schleusen 8,53 m Tiefe hergestellt ist, kann durch Baggerung der ganze Kanal auf diese Tiefe gebracht werden. Während diese Abmessungen die des Kaiser-Wilhelm-Kanals, soweit man diesen als zweischiffigen Handelsweg ansieht, übertreffen, steht der Manchester-Kanal hinsichtlich der lichten Durchfahrtshöhe unter den festen Brücken bedeutend zurück. Die Unterkanten der Brücken bei Grünthal und Levensau liegen 42 m über Wasser, hier können fast alle Schiffe der Kriegs- oder Handelsmarine ohne Weiteres oder nach Streichen der Bramstengen passieren. Die vielen verkehrsreichen Eisenbahnlinien, die den Manchester-Seekanal kreuzen, konnten weder so hoch gehoben, noch auf die Benutzung von Drehbrücken angewiesen werden. Man hat deshalb eine vorhandene Brücke, deren Unterkante 22,86 m über Wasser liegt, für die zu erbauenden als massgebend angenommen. Alle grösseren Schiffe müssen die Stengen streichen und viele sind wegen zu hoher fester Masten vom Verkehr nach Manchester überhaupt ausgeschlossen. — Liverpool hat, um dem Wettbewerb Manchesters zu begegnen und um dem wachsenden Tiefgang der Seeschiffe zu genügen, in den letzten Jahren sehr bedeutende Vergrösserungen seiner Hafenanlagen vorgenommen. Die Rhede genügt Dank der kräftigen Ebbe- und Flutströmung der Mersey allen Ansprüchen an Fahr- und Ankertiefe, die Schleusen der Docks, welche bei dem 9,5 m erreichenden Fluthwechsel für das Löschen und Laden der Schiffe erforderlich sind, gestatteten aber bis vor Kurzem während der Springtide nur 7—8 m tief gehenden Schiffen, während der Neap-Tiden sogar nur 5—6 m tief gehenden Schiffen den Durchgang. Durch sehr kostspielige Umbauten vieler Schleusen und Eingangsbassins, welche in den letzten 10—12 Jahren durchgeführt sind, ist es jetzt selbst bei Hochwasser Neap-Tide möglich, Schiffe von 8,5 m Tiefgang in die Docks ein- bzw. aus ihnen herauszubringen. Durch grossartige

Pumpanlagen wird gleichzeitig der Dockwasserstand so gehoben, dass diese Schiffe jederzeit flottbleiben, da eine Vertiefung sämtlicher Docks unausführbar war.

Ähnliche Bestrebungen wie am Mersey finden wir auch an der Themse. Bei der grossen Ausdehnung der Londoner Hafen-Anlagen spielt hier der Wettkampf zwischen den einzelnen Dockgesellschaften die Rolle, die anderwärts der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Hafenplätzen des Stromgebietes übernimmt. Nachdem es 1870 der London- und St. Katherine-Dockgesellschaft gelungen war, ihr Royal Albert-Dock, dessen untere Mündung 17 km von London-Brücke entfernt ist, allen Schiffen der damaligen Zeit zugänglich zu machen, beschloss die East- und West-India Dockgesellschaft, ihre Rivalin noch zu übertrumpfen. Sie baute Gravesend gegenüber, 41 km abwärts von London Brücke, das Tilbury-Dock, das zu allen Tidezeiten den grössten Schiffen zugänglich sein sollte und deshalb ein 7,9 m bei Niedrigwasser Springtide tiefes Vorbassin erhielt. Ist man vor 20 Jahren mit dem Entwurfe des Tilbury-Docks wohl zu kühn gewesen, indem man es zu weit stromabwärts baute und hier zu reich ausstattete, so geht jetzt das Verlangen der Schiffahrtskreise an der Themse bedeutend weiter als damals. Man will von der Mündung bis Gravesend zu allen Tidezeiten 9,2 m Tiefe haben, und dieses Maass soll aufwärts allmählig abnehmen.

Die Seine bietet für unsere Betrachtung viel Interesse, insofern sich hier 3 Plätze um den Ruhm streiten, zum Hauptseehafen des Stromes bestimmt zu sein: Havre, Rouen und Paris. Rouen ist 26 km von Havre und 242 km von Paris entfernt. Von Paris bis Rouen ist durch Schleusen und bewegliche Wehre die Seine derart aufgestaut, dass für Flussschiffe und kleine Seeschiffe eine Fahrtiefe von 3,2 m vorhanden ist. Der Flussschiffsverkehr ist bedeutend, während Seeschiffe nur ganz vereinzelt zwischen Paris und England fahren. Seeschiffe können nur, wenn sie besonders für den Zweck gebaut sind, mit Vortheil auf 3,2 m tiefen langen Flussstrecken verkehren. Die Fluth erstreckt sich bis zum ersten Seine-Wehr, 25 km oberhalb Rouen. Der untere Theil des Laufes zwischen Rouen und Havre war früher so flach, dass Schiffe von 100—200 Tons Tragfähigkeit oft tagelang warten mussten, um nach Rouen zu kommen. Durch die von 1848—69 im Mündungsbecken ausgeführten Stromcorrectionswerke ist jetzt immer 5,5 m, meist sogar 6 m Tiefe bei Hochwasser bis Rouen vorhanden. 1870 wurden die Correctionsarbeiten gestoppt, da sich hinter den Leitdämmen so starke Anlandungen des von See eintreibenden Sandes zeigten, dass von einer Fortsetzung der Arbeiten eine zu grosse Einschränkung der Fluthbewegung in der Seine und damit eine Beeinträchtigung der Tiefhaltung der Zufahrt von Havre befürchtet wurde. In den 80er Jahren wurde dagegen ein Flussschiffahrts-Kanal von Havre bis Tancarville gebaut, so dass nun in Havre und Rouen zwei Begegnungspunkte für See- und Flussschiffahrt vorhanden sind.

Die Pläne, Paris zu einem Seehafen zu erheben, werden in erster Linie von dem Marine-Ingenieur Bouquet de la Griè und dem Viceadmiral Thomasset getragen. Nachdem weitergehende Pläne als aussichtslos verlassen waren, wurde die vorhandene Schiffahrtstiefe von Rouen — etwa 6 m — als Ausgangspunkt genommen. Mitteltst zweier Durchstiche und 4 Schleusen sollte diese Tiefe bis Paris hergestellt werden. — Die 1870 unterbrochene Ausführung von Leitdämmen soll zu Gunsten der Hafen Rouen und Honfleur bis zu letzterem Orte fortgesetzt werden, während Havre zur Entschädigung einen neuen Vorhafen mit einer Minimaltiefe von 10,4 m bei Hochwasser erhält. Die in Havre zu erbauende neue Dockschleuse soll 225 m Länge, 30 m Breite und bei Hochwasser 10—11,5 m Wassertiefe erhalten. Der Zugang von der See zum Vorhafen soll durch Baggerungen, welche ausserhalb der Hafendämme ausgeführt werden, tief gehalten werden. Auch die Aussenbarre des nordfranzösischen Hafens Dünkirchen ist durch Baggerungen von 0,5 m auf 3,5 m bei Niedrigwasser gebracht worden. Ent-

sprechend den Abmessungen der neuen Dockschleuse, welche gleichzeitig mit der bedeutenden Erweiterung der Dünkirchener Hafenanlagen fertig gestellt wird, soll die Tiefe auf der Barre bis mindestens 9 m bei Hochwasser gebracht werden.

An der Schelde hat die niederländische Regierung vergeblich versucht, durch Schaffung des Mündungshafens Vlissingen einen Theil des Antwerpener Verkehrs dem eigenen Lande zuzuführen. Die Dampfer der Queenboro-Linie legen in Vlissingen an, im Uebrigen ist der mit grossem Kostenaufwande ausgeführte Hafen vollkommen verödet, weil selbst Schiffe von 8 m Tiefgang das 75 km stromaufwärts liegende Antwerpen zu erreichen vermögen. In Antwerpen sollen die neben den grossen Dockanlagen in 3500 m Länge vorhandenen Scheldekreise, vor denen bei Niedrigwasser 8—10 m Tiefe vorhanden ist, um weitere 20 m verlängert werden; auch für die Verbesserung des Fahrwassers der Schelde liegen noch weitgehende Entwürfe vor. — 15 km oberhalb Antwerpen mündet die Rupel in die Schelde, und mittelst dieses Nebenflusses und des Willebroek-Kanals ist Brüssel mit der Schelde verbunden. Der Wasserweg Antwerpen-Brüssel ist 50 km lang, er war bis dahin aber nur Schiffen von 300 Tons Ladefähigkeit zugänglich. — Der Hafen von Gent hat bereits durch den Kanal Gent-Terneuzen eine 6 m tiefe Wasserverbindung mit der Unterschelde bekommen. In anderer und zugleich weitergehender Weise ist dagegen Brügge im Begriff, sich wieder zum Range eines Seehafens zu erheben. Es soll von Brügge nach dem 11 km entfernten Seebade Heyst ein Seekanal gebaut werden. Der Vorhafen Heyst, der Seekanal und der Hafen in Brügge sollen eine Mindosttiefe von 8 m bekommen.

Mehr Glück als in Vlissingen hat die niederländische Regierung in Rotterdam, dem eigentlichen Ausfuhhafen des Rheingebietes gehabt. Die Schiffe, welche früher 18 Stunden zur Auffahrt gebrauchten, machen den Weg nun in 2 Stunden und finden bei Hochwasser überall 8 m Tiefe. — Das Ergebniss der erfolgreich durchgeführten Correction der Unterweser ist bekannt, denn es können jetzt Schiffe von 5 m Tiefgang die Stadt Bremen erreichen, und man hofft, dieses Maass noch auf 6 m steigern zu können. Bremerhaven stellt sich, was die Zufahrtstiefe anbetrifft, den besten Häfen der Neuzeit gleich. Diese Tiefen, 10 m bis Bremen zu führen wird unmöglich sein, wenn auch die Entfernung von Bremerhaven nach Bremen nur wenig mehr als die Länge des Manchester Seekanal beträgt. Um in einem Sand führenden Strom aussergewöhnliche Tiefe zu schaffen, kommen nicht nur wie bei einem Seekanal die Kosten der ersten Herstellung in Betracht.

Seit der Eröffnung des Kaiser Wilhelm-Kanales haben auch die deutschen Ostseehäfen erhöhte Bedeutung für den Weltverkehr erhalten. Stettin hat unter Aufwendung bedeutender Mittel seine Häfen den Erfordernissen der Neuzeit angepasst und der Preussische Staat vermehrt durch Stromwerke und Baggerungen die Zufahrtstiefe auf 7 m. Eine weitere Vermehrung auf 8 m dürfte allzu grossen Schwierigkeiten nicht begegnen. Seit 150 Jahren besitzt Stettin eine Wasserverbindung mit Berlin in dem Finow-Kanal, der äusserst segensreich gewirkt hat, gegenwärtig aber an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen ist und wegen seiner geringen Abmessungen den Anforderungen des Tages nicht mehr entspricht. Mit Schiffen von 180 Tons Tragfähigkeit stellen sich die Frachten zu hoch. Es stehen deshalb Entwürfe zur Erwägung, welche die gleichen Abmessungen wie am Dortmund-Emskanal, also für Schiffe von 600 Tons Tragfähigkeit in Aussicht nehmen.

Heutzutage liesse sich die Ausführung eines Seekanals Stettin—Berlin in erster Linie nur mit der Forderung begründen, die wachsende Bevölkerung der Reichshauptstadt und ihrer Umgebung aufs Billigste mit Lebensmitteln zu versorgen, Getreide- und Viehzufuhr bilden den Verkehr, den man in Manchester mit allen Mitteln zur Hebung des Kanalunternehmens zu beleben sucht. Gelingt es dem wohlhabendsten und gewerbereichsten Distrikt Englands nicht, dem Seekanal



allein durch Zufuhr von Rohmaterial und Ausfuhr von Fabrikaten eine Rentabilität zu verschaffen, so besteht auch keine Sicherheit, dass Berlin nach 10 Jahren einem Seekanal auf solche Weise den zur Rentabilität erforderlichen Verkehr zu schaffen vermag. Wer will es aber wagen, heutigen Tages zu verlangen, dass ungezählte Millionen ausgegeben werden, damit die Getreidedampfer vom Schwarzen Meer und von Argentinien, die Viehdampfer von Nordamerika bis zum Tegeler-See bei Berlin vordringen können?

An der Seine hat man für jetzt davon abgesehen, das „Paris port de mer“ zu verwirklichen. Damit ist nicht gesagt, dass das nicht doch noch einmal geschehen wird. Wann? Darauf können wir heute keine Antwort geben. Nach der Ausführung und Inbetriebnahme des Manchester-Seekanals darf indessen nicht behauptet werden, dass dem „Paris port de mer“ oder dem „Seehafen Berlin“ in technischer Beziehung unüberwindliche Schwierigkeiten entgegenstanden. In beiden Fällen wird es sich nur um eine Geldfrage handeln. Der Manchester Seekanal wäre nicht gebaut worden, wenn nicht die Kaufleute und Industriellen Yorkshire's und Lancashire's, welche die Sache am nächsten anging und welche jedenfalls das feinste Gefühl dafür hatten, ob es schon an der Zeit war, ein solches Werk durchzuführen, die schwerwiegende Antwort in bejahendem Sinne gegeben hätten, indem sie ihre eigenen Taschen zur Verfügung stellten.

Zum Schluss gehört es in einem Vortrage, der in Hamburg gehalten wird, auch die Elbe zu erwähnen. Hamburg hat ohne irgend welche Strombauwerke, lediglich durch Baggerei in der unermüdlichen Arbeit eines halben Jahrhunderts die bei mittlerem Hochwasser auf den Schulauer und Blankeneser Barren vorhandenen Fahrtiefen von 4—4,5 m auf 7,5 m vermehrt. Der Verkehr Hamburgs hat sich in denselben 50 Jahren auf das Grossartigste entwickelt. Hamburg darf sich, was seinen Verkehr und die zu dessen Bewältigung hergestellten Hafenanlagen betrifft, mit jedem Hafen der Welt messen. Dennoch kann man, wenn die Zufahrtstiefe in Betracht gezogen wird, Hamburg nicht eigentlich zu den erstklassigen Häfen rechnen. Cuxhaven, dessen neuer Seeschiffhafen bei mittlerem Niedrigwasser eine Tiefe von 8 m besitzt, die jederzeit auf 9 m vermehrt werden kann, steht dagegen vollkommen auf der Höhe. Hamburg wird nicht dauernd tiefer als 7,5 m gehenden Schiffe veranlassen, entweder die Elbe zu meiden oder in Cuxhaven einzulaufen, oder endlich im Strome bei Brunshausen einen Theil der Ladung zu löschen. Weil aber auf dem bisherigen Wege der Baggerei das Ziel, Hamburg auch 8—9 m tief gehenden Schiffen regelmässig zugänglich zu machen, nicht erreicht werden kann, darf mit Freude darauf hingewiesen werden, dass der kürzlich zwischen Preussen und Hamburg abgeschlossene Staatsvertrag bereits gemeinsame Verhandlungen über Vorarbeiten für eine Regulirung der Unterelbe in Aussicht nimmt.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

Es wurde verhandelt über eine Collision zwischen dem zur Hamburg-Amerika-Linie gebörenden Schnelldampfer „Fürst Bismarck“, Kapitän A. Albers, und der englischen Fischersmack „Try Again“, Schiffer Claxton. Die Collision ereignete sich am 4. Juni Abends in der Nordsee während dichten Nebels; bei derselben haben vier Mann von der Smack ihr Leben verloren. Der „Fürst Bismarck“, der auf der Reise von New-York am 3. Juni Abends von Cherbourg weitergegangen war, hatte im Kanal und in der Nordsee östliche Winde und zeitweise dichten Nebel, so dass die Fahrt mehrfach gemässigt und die Dampfpeife in Betrieb gehalten werden musste. Es wurde stündig gelothet. Nachdem es inzwischen wieder etwas klarer geworden war, trat um 3 Uhr 50 Min. Nachmittags abermals Nebel ein;

sofort wurde die Maschine auf langsam angesetzt und die Dampfpeife angezogen; der Kapitän, der 1. und 2. Officier sowie der Lootse befanden sich auf der Brücke, als man plötzlich etwas an Steuerbord voraus eine Signalglocke hörte. Da man dies Signal für dasjenige eines zu Anker liegenden Fischerfahrzeugs hielt, wurde das Ruder sofort „Hart-Steuerbord“ gelegt, die Steuerbordmaschine gestoppt und mit der Backbordmaschine durch Rückwärtsarbeiten die Drehung des Schiffes beschleunigt. Gleich darauf fand die Collision mit dem Fischerfahrzeug statt, welches den Dampfer vorn an Steuerbord traf, längsseite klappte und nach kurzer Zeit sank. Vom Dampfer wurden sofort Tauer und Rettungsringe über Bord geworfen und gleichzeitig zwei Boote ausgesetzt. Es gelang auch den Führer des Fahrzeuges und dessen Sohn, beides gute Schwimmer, zu retten, während vier Personen leider ertrunken sind. Ausguck und Ruder des Dampfers waren in vorschriftsmässiger Weise besetzt.

Zeuge Kapitän Albers meint, dass, wenn die Fischer ihr Boot nur einigermaassen klar gehabt hätten, sie wohl sämtlich gerettet worden wären; er glaubt, dass die Mannschaft des Fischers hat zum Essen gehen wollen und daher vielleicht sämtlich unter Deck gewesen ist, denn als er sie auf dem Fischerboot gesehen hat, sind dieselben fast alle ohne Kopfbedeckung gewesen, woraus er schliesst, dass sie erst eben vor der Collision nach oben gekommen sind. Ein Nebelhorn hat Zeuge von dem „Try Again“ nicht gehört. Er meint, dass die Fischer sehr gleichgültig werden und beim Eintritt von Nebel keinen Werth darauf legen, Signale zu machen; dies hat Zeuge besonders an einem anderen Fahrzeug wahrgenommen, das man einige Stunden vorher ganz in der Nähe passirte und dem man zugerufen hat, warum es keine Nebelsignale mache. — Zeuge erster Officier Testorp hat ebenfalls nur ein Glocken-, aber kein Nebelsignal gehört; er meint, dass die Fischersmack den Dampfer etwa drei Fuss vom Vordersteven an Steuerbord getroffen hat; an dieser Stelle seien einige Schrammen in der Farbe vorhanden, sonst habe der Dampfer keine Beschädigungen erhalten. Zeuge konstatiert, dass die zwei Boote nach etwa 8 bis 10 Minuten bei der Unfallstelle angelangt gewesen seien, dass das Aussetzen derselben aber nicht etwa 20 Minuten gedauert habe, wie von englischer Seite behauptet werde. Der gesteuerte Kurs sei N 52° O, der Wind etwa NO gewesen. Der Nebel sei zeitweise so dicht gewesen, dass man von der Kommando-  
brücke aus kaum das Vorderende des Schiffes sehen konnte. — Zeuge zweiter Officier Wiehr sagt in ähnlicher Weise aus wie die Vorzeugen. Er hat nicht darauf geachtet, ob der Fischer sein Netz aus hatte oder nicht. — Zeuge Lootse Holm war in Plymouth an Bord gekommen, sollte aber erst unweit Borkum seine Funktionen als Lootse übernehmen. Er stand ebenfalls auf der Kommando-brücke, ohne indess in dienstlicher Stellung zu sein, und hörte von hier aus deutlich ein Signal mit einer Glocke, nicht aber mit einem Nebelhorn. Zeuge bekundet, dass sofort alles gethan ist, um die Collision zu vermeiden. — Zeuge Quartermaster Zülke stand am Ruder und hat dasselbe auf Kommando sofort „Hart Steuerbord“ gelegt. Vorher hat Zeuge weder etwas von dem Fahrzeuge gesehen noch gehört. Nach der Collision sah er die Masten des Fahrzeuges einen Augenblick an Steuerbord. — Zeuge Matrose Sixhäuser stand auf dem Ausguck auf der Back. Auch er hat nur ein Glockensignal gehört und es sofort gemeldet. Er sah das Fahrzeug von Steuerbord herankommen, weiss jedoch nicht, ob der Fischer das Netz ausgehakt hat. Die Aussagen einiger weiterer Zeugen boten nichts Neues.

Der Fischerkutter „Try Again“ besass einen Netto-Raumgehalt von 23 Register-Tons, war in Yarmouth beheimathet und Eigenthum des Kapitäns George Day daselbst. Um Mitte Mai hatte das Fahrzeug seinen Heimathshafen verlassen, um in der Nordsee zu fischen, der Fang wurde nach Holland gebracht und dort verkauft, worauf der Kutter wieder in See gegangen war. Unweit Haaks Feuerschiff sei Nebel eingetreten und es

sollen dann sofort Nebelsignale sowohl mit der Glocke als mit dem Nebelhorn gemacht worden sein. Man hatte nur wenige Fahrzeuge gesichtet. Kurz vor dem Abendbrot vernahm man in der Richtung vom Kanal her den Ton einer Dampfpeife und bekam gleich darauf einen Dampfer in Sicht, von dem der Kutter so schwer angerannt wurde, dass er gleich darauf sank.

Zeuge Schiffer Claxton führt aus, er habe sein Netz ausgehakt und deshalb die Glocke geläutet, aber auch das Horn ertönen lassen. Die Glocke diene dazu, um anzuzeigen, dass der Fischer sein Netz aushabe, und das Nebelhorn, um anzuzeigen, über welchen Bug das Fahrzeug liege. Diese Vorschriften beständen in England, wie Zeuge behauptet. Der Vorsitzende belehrt den Zeugen aber, dass die Vorschriften bezüglich der Nebelsignale international seien, und dass da er mit der Glocke habe läuten lassen, der Führer des „Fürst Bismarck“ nicht anders habe annehmen können, als dass der „Try Again“ vor Anker gelegen habe. Zeuge beharrt dabei, dass diese Handhabung der Nebelsignale in England Vorschrift sei. Zur Vermeidung der Kollision habe er nichts thun können; der fallende Mast habe das Boot zertrümmert. Auf Vorhalt des Reichskommissars, dass er gegen die internationalen Vorschriften verstossen habe, weil er Glocke und Nebelhorn gleichzeitig gebraucht habe, erklärt Zeuge, dass für ihn nur die englischen Vorschriften maassgebend seien. Der Sohn des Schiffers, Matrose Claxton, schliesst sich den Ausführungen seines Vaters an.

Nachdem sich der Reichskommissar im Sinne des Seeamts geäussert hatte, wurde nach Beeidigung sämtlicher Zeugen folgender Spruch verkündet: „Als Ursache des Zusammenstosses des Dampfers „Fürst Bismarck“ mit der britischen Fischersmack „Try Again“ aus Yarmouth, welcher am 4. Juni 1897 in der Nordsee stattfand und der das Sinken der Smack, sowie den Tod von 4 Personen der Besatzung und eines Passagiers zur Folge hatte, ist der damals herrschende Nebel zu betrachten. Auf Seiten des Dampfers „Fürst Bismarck“ liegt kein Verschulden an dem Unfall vor. Auf demselben sind die vorgeschriebenen Nebelsignale gegeben, auch hat der Dampfer seine Geschwindigkeit so weit vermindert, dass dieselbe im Sinne des Art. 13 der kaiserlichen Verordnung als gemässigt anzusehen ist. Nach dem Zusammenstoss ist seitens des „Fürst Bismarck“ sofort die nöthige Hülfe geleistet.“

## Vermischtes.

**Die Uebersicht über Hamburgs Seeschifffahrt**, die das Handelsstatistische Bureau für die Monate Januar bis Mai veröffentlicht hat, weist in Eingang und Ausgang wieder eine erfreuliche Zunahme des Verkehrs auf. Es betrug die Zahl der angekommenen Seeschiffe 4205 mit 2 619 967 Tons Netto Raumgehalt (in derselben Zeit 1896 4011 mit 2 579 714 Tons). Darunter waren 2992 Dampfer mit 2 341 608 Tons (2973 mit 2 259 765 Tons), und 1213 Segler mit 278 359 Tons (1038 mit 319 949 Tons). Abgegangen sind 4240 Schiffe mit 2 705 225 Tons (3968 mit 2 566 903 Tons), davon waren Dampfer 3038 mit 2 412 308 Tons (2987 mit 2 260 142 Tons) und Segler 1202 mit 292 917 Tons (981 mit 306 761 Tons).

In den vierziger Jahren legten die regelmässigen Dampfer zwischen Europa und Amerika 15,3 km stündlich zurück, in den fünfziger Jahren 17,5 km, in den sechziger Jahren 21,2 km, in den siebziger Jahren 26 km und in den achtziger Jahren 28,6 km. Im Jahre 1885 gelang es, diese Geschwindigkeit auf 32,4 km zu erhöhen. Seit 1890 machen die schnellsten Handels- und Passagierdampfer 35,2 km in der Stunde, der allerschnellste Dampfer „Campania“ von der Cunard-Compagnie fährt sogar 38,9 km durchschnittlich in der Stunde. Diese Leistungen werden voraussichtlich durch den neuen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm der

Grosse“, der bekanntlich zur Zeit der grösste Schnelldampfer der Welt ist und Maschinen von insgesamt 30 000 Pferdekraften hat, noch übertroffen werden; seine Geschwindigkeit würde sich bei 22 Meilen auf 40,7 km in der Stunde stellen. Obschon nach der Berechnung von Sachverständigen eine Geschwindigkeit von 48,8 km in der Stunde technisch möglich ist, so wird diese doch schwerlich erreicht werden, da sie entweder nur auf ganz kleinen oder auf ungeheuer grossen Schiffen erzielt werden kann, demnach vom geschäftlichen Standpunkte aus nicht recht lohnend ist. Wenn es nicht gelingt, entweder elektrische Kraft für die Fortbewegung grosser Seeschiffe zu verwenden oder ganz andere Schiffskörper zu schaffen, welche leichter zu bewegen sind, so wird man vorerst auf eine beträchtliche Erhöhung der modernen Dampfergeschwindigkeiten nicht rechnen dürfen.

**Verbindung Konstantinopel-Mudania-Brussa.** Seit 8. Mai ist zwischen Konstantinopel und Mudania ein neuer Fahrdienst eingerichtet. Früher besorgten die Dampfer der „Mahsoussé“ den regelmässigen Dienst, der abgesehen davon, dass die Reisenden keinerlei Bequemlichkeiten auf den Schiffen fanden, sehr langsam von statten ging. Der beste Mahsoussédampfer, der nun aber seit Monaten angeblich in Reparatur ist, brauchte bis Mudania 5 Stunden, die übrigen Schiffe 6, 7, auch 12 Stunden. Die von der Eisenbahn Mudania-Brussa gecharterten Dampfer der Kieler „Deutschen Donaulinie“ legen auf der Hinfahrt nach Mudania den Weg in 3½ Stunden zurück, den Rückweg je nach der Strömung in 3½—4½ St. Seit 8. Mai verkehren die 2 Raddampfer „Auguste Victoria“ und „Adler“, anfänglich 3mal wöchentlich, jetzt 4mal, und zwar Montag, Mittwoch, Donnerstag, Sonnabend, im direkten Anschluss an die einmal täglich mit Personenverkehr fahrende Eisenbahn, deren Güterbeförderung fakultativ ebenfalls täglich, mindestens aber 3mal wöchentlich erfolgt; der Gegenverkehr geschieht Montag, Mittwoch, Freitag, Sonnabend. Im Bedürfnissfalle ist sogar die Durchführung eines täglichen Dienstes in Aussicht genommen. Die Eisenbahngesellschaft steht zur Zeit in Unterhandlung wegen Charterung eines dritten Dampfers.

**Die belgische Südpolarexpedition** soll dem Vernehmen nach am 25. Juli auf dem Dampfer „Belgica“ in See gehen. Chef derselben ist der Leutnant de Gerlache. Behufs der wissenschaftlichen Vorbereitungen wird eines der Mitglieder der Expedition noch zuvor Deutschland besuchen und namentlich mit dem Direktor der Seewarte, Geh. Rath Prof. Dr. Neumayer, sich in Verbindung setzen. Zunächst sollen die Gewässer bei Grahams Land aufgesucht werden. Den nächsten Winter wird die Expedition wahrscheinlich in Melbourne zubringen. Die Kosten derselben sind französischen Blättern zufolge noch nicht vollständig gedeckt, doch hofft man, dass der noch fehlende Betrag 50 000 Fr., in kurzer Zeit gezeichnet werden wird.

**Die deutsche Dampfschifffahrtsverbindung mit Beirut.** In nächster Zeit sollten deutsche Schiffe von Alexandrien aus regelmässig vor Beirut erscheinen, und man hofft in Beirut, dass in die dortigen Verkehrsverhältnisse dadurch ein neues lebenskräftiges Element eingefügt werden würde. Im Hafen von Beirut waren bisher deutsche Schiffe nur vereinzelt zu sehen. Im Jahre 1896 stand Frankreich mit 154 Dampfern und 255 000 Tonnengehalt an erster Stelle, dann folgte Oesterreich-Ungarn mit 153 Dampfern von 200 000 Tonnengehalt und endlich England mit 152 Dampfern von 140 000 Tonnengehalt. Die Dampfer der „Messageries Maritimes“ beherrschen den Postverkehr, sie unterhalten eine achttägige unmittelbare Verbindung mit Alexandrien-Marseille, und eine fünftägige Verbindung mit Smyrna-Konstantinopel. Deutschlands Einfuhr nach Beirut belief sich im Jahre 1896 auf 5½ Mill. Fres., während Oesterreich-Ungarn dagegen für 6½ Mill. Fres. Waren einfuhrte. Nach diesen Zahlen wäre demnach eine

eigene Damfverbindung Beirut mit Deutschland mindestens ebenso nothwendig, wie mit Frankreich, die nun schon so lange besteht, während jene immer noch ein frommer Wunsch geblieben ist. In den letzten Jahren ist Frankreichs und Englands Einfuhr durch die belgische, italienische und deutsche Konkurrenz ersichtlich in den Hintergrund gedrängt worden. Viele deutsche Waaren schlugen noch den Weg über Triest ein, der keineswegs vortheilhafter ist. Mit der Einreihung Beirut in die deutschen Postdampferverbindungen wird ohne Zweifel die deutsche Ausfuhr nach Beirut noch rascher als bisher zunehmen.

**Schiffbau.** Flensburg. Rastlose, angestrenzte Thätigkeit herrscht seit längerer Zeit auf der hiesigen Werft. Noch ist kein Monat verflossen, seit der für Dampfskibsselskabet „Nord-søen“, Kopenhagen, hier im Bau befindliche Dampfer „Nordland“ vom Stapel lief, und schon konnte gestern die Probefahrt mit demselben vorgenommen werden, deren Verlauf eine ausserordentlich günstige war. Schiff und Maschine thaten ihre Pflicht, und unter dem Ausdruck der Befriedigung seitens der Rhederei konnte der „Nordland“ von dieser übernommen werden. Der Dampfer hat 250' grösste Länge, 36' Breite und 16' 10" Tiefe und ist nach Veritas höchster Klasse unter Specialaufsicht gebaut. Kapitän Svendsen führt das Schiff, welches zunächst nach St. Petersburg weiterdampfte, nachdem der grösste Theil der Fahrgäste mittelst Fährdampfer nach Flensburg zurückgebracht war. — Es erfolgte dann der Stapellauf eines für die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft im Bau begriffenen Dampfers von 390' grösster Länge, 47' 8" grösster Breite und 31' Tiefe, welcher mit der Stapelnummer 167 belegt ist. Nachdem von Frau Adler aus Hamburg der Taufakt vollzogen war, durch welchen das Schiff den Namen „Meissen“ erhielt, wurde das letzte Hemmniss, zwei die Gleitschlitzen verbindende Querbalken, beseitigt und langsam, dann immer rascher glitt das Schiff glücklich ins Wasser. Zu den obigen beiden Ereignissen, welche auf den 4. Juni zusammentrafen, waren Gäste, Vertreter der betreffenden Rhedereien mit ihren Damen vom Norden wie vom Süden herbeigekommen, und schönes Wetter trug mit zum guten Verlauf des Ganzen bei.

**Ueber den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal** während des Etatsjahres vom 1. April 1896 bis 31. März 1897 veröffentlicht das zweite Heft des Jahrgangs 1897 der Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs eingehende Nachweise. Im Ganzen haben den Kanal im angegebenen Zeitraum befahren 19,960 abgabepflichtige Schiffe mit einem Raumgehalt von 1 848 458 Reg.-Tons netto, wovon 13 244 Schiffe im Gesamt-Raumgehalt von 1 482 119 Reg.-Tons beladen waren, die übrigen in Ballast oder leer fuhren. Unter der Gesamtzahl der Schiffe befanden sich 8287 Dampfschiffe mit einem Raumgehalt von 1 407 345 Reg.-Tons; davon gehörten regelmässigen Linien an 3144 mit zusammen 351 139 Reg.-Tons. Von den Dampfschiffen hatten einen Netto-Raumgehalt von über 1500 Reg.-Tons 32, von über 1000 bis 1500 Reg.-Tons 75 und von über 600 bis 1000 Reg.-Tons 383, während von den Segelschiffen nur 13 einen Raumgehalt von über 400 Reg.-Tons und 693 einen solchen von 100 bis 400 Reg.-Tons hatten. 17 862 Schiffe führten die deutsche Flagge, 6 die belgische, 219 die britische, 828 die dänische, 13 die französische, 375 die niederländische, 85 die norwegische, 99 die russische, 455 die schwedische und 18 eine sonstige fremde Flagge. Von den Schiffen, die den Kanal in der Richtung Brunsbüttel—Holtensau befahren haben (im Ganzen 9950 mit 867 995 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt), kamen 4335 aus Elbhäfen, 732 aus andern deutschen Nordseehäfen, 187 aus britischen, 306 aus niederländischen, belgischen und Rheinbäfen, 34 aus andern westlichen und südlichen Häfen, 3540 aus Häfen des Kanals und der Ober-Eider und 816 aus Häfen der Unter-Eider. Von diesen Schiffen

gingen 4426 nach deutschen Ostseehäfen, 317 nach russischen (finnischen), 427 nach schwedischen, 9 nach norwegischen, 916 nach dänischen Häfen, während 3863 nach Häfen des Kanals und der Ober-Eider und 172 nach solchen der Unter-Eider gefahren sind. In umgekehrter Richtung (Holtensau—Brunsbüttel) haben den Kanal befahren 10 010 Schiffe mit 980 463 Reg.-Tons Raumgehalt; davon kamen 4395 aus deutschen Ostseehäfen, 529 aus russischen (finnischen), 692 aus schwedischen, 15 norwegischen, 587 aus dänischen, 3718 aus Häfen des Kanals und der Ober-Eider, 74 aus solchen der Unter-Eider, und es gingen 4102 Schiffe nach Elbhäfen, 917 nach andern deutschen Nordseehäfen, 262 nach britischen, 471 nach niederländischen, belgischen und Rhein-Häfen, 79 nach andern westlichen und südlichen Häfen, 3570 nach Häfen des Kanals und der Ober-Eider und 609 nach Häfen der Unter-Eider. An Kanal-Abgabe sind 928 399 .M. und an Gebühren im Ganzen (einschliesslich der Schleppgebühren u. s. w.) 1 007 969 .M. erhoben worden.

## Kleine Mittheilungen.

**Motorboote für Russland.** Der Dampfer „Cresida“ hatte wiederum ein grosses hier gebautes Stahl-Motorboot mit einer Maschine von 10 Pferdekraften für die russische Regierung auf Deck geladen. Weitere Boote folgen demnächst. Alle diese Fahrzeuge sind mit Carl Meissner contrahirt und werden hier gebaut.

Der Director der Navigationsschule in Lübeck, Herr Dr. Fr. Schulze, hat am 3. d. M. vor der philosophischen Fakultät der Universität Marburg als Dr.-Dissertation eine von ihm verfasste Arbeit „Die Strömungen der westlichen Ostsee“ benutzt.

Die Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann beginnt in Geestemünde bereits am 14. und die Prüfung zum Seesteuermann in Emden am 21. Juni, Morgens 8 Uhr.

Die von uns in voriger Nummer dieser Zeitschrift erwähnte Dampferverbindung zwischen England und Kanada ist kontraktlich verpflichtet, den Passagepreis für Zwischendeckspassagiere auf 90 .M. festzusetzen.

Die Auswanderung über Hamburg betrug im Monat Mai laufenden Jahres 5625 Passagiere gegen 6225 Passagiere gleichzeitig im Vorjahre und 3474 Passagiere im April 1897.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 5. d. M. stattgefundenen, gut besuchten Versammlung, welche vom Vorsitzenden geleitet wurde, fand zunächst die Aufnahme von 2 Herren in den Verein statt. An Eingängen lagen vor: ein Schreiben vom Reichsversicherungsamte betreffend Wahlen zum Schiedsgerichte der Unfallversicherung; zwei Schreiben vom Deutschen Nautischen Vereine; zwei solche vom Verein der Seesteuerleute an der Weser; eine Anzahl von Zuschriften von Mitgliedern des Vereins; die Austrittserklärung eines Herrn. Besprochen wurde eine vom Verein an der Weser hierher übersandte Liste der englischen Gagen für Seesteuerleute, welche vom Board of trade dem Vereine zur Verfügung gestellt war; ferner die vom Verwaltungsrathe betreffs die Wahlen zu den Schiedsgerichten der Unfallversicherung getroffenen Maassnahmen und gemachten Vorschläge, welche von der Versammlung einstimmig gutgeheissen wurden. Als Vertreter des Vereins bei den Sitzungen der Kommission des Deutschen Nautischen Vereins für die Abänderung der Seemannsordnung wurde der Vorsitzende einstimmig gewählt, worauf ein Mitglied auf die neuen in nächster Zeit in Kraft tretenden Verordnungen zur Verhütung des Zu-



sammenstossens der Schiffe auf See hinwies; es wurde beschlossen, diesen Gegenstand auf die Tages-Ordnung der nächsten Versammlung zu setzen, zu welchem eins der Mitglieder einen Vortrag über die in Frage kommenden Abweichungen von der bisherigen Fassung dieser Verordnungen halten wird. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass der für diesen Monat geplante Ausflug des Vereins am Sonntag, den 13. stattfinden werde und sei Bergedorf als Ziel ins Auge gefasst worden; die Einzelheiten hierüber würden in der nächsten Versammlung mitgetheilt werden. Nachdem dann noch einzelne Vereinsangelegenheiten besprochen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 9. Juni 1897.

Ausfrachten sind seit unserem letzten Berichte eher einen Schatten fester. Heimfrachten dagegen verhalten sich noch äusserst flau, und geben nachstehende Aufzeichnungen eine ungefähre Uebersicht des jetzigen Frachtenmarktes: Salpeterfrachten sind einen Ton fester, man notirt 18/— bis 20/—, abzüglich  $\frac{1}{2}$  direkt, je nach Position. Reisfrachten sind nach wie vor äusserst gedrückt; von Bangkok nach Rio notirt man 22/6a23/9 für prompte Abladung. In Frachten von Australien scheint etwas mehr Leben zu sein, indem Befrachter offen sind von Neu-Seeland nach London zu 23/9, November, December Abladung, handliche Schiffe; Sydney/London wird 27/6 per Ton Register, Juli Abladung, notirt, u. s. w. San Francisco/U. K. H. A. D. ist ungefähr 22/6a23/9, August Abladung, zu bedingen. — Nachstehend einige Abschlüsse der Vorwoche:

„Camilla“ Liverpool/Santos 21/— per T. d. w.

„Cyromene“ Tyne/San Francisco 16/6 per T. d. w.

„Humboldt“ Pensacola/Europa 95/— per Std.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 28. Mai 1897.

Unsere Liste der letzten Abschlüsse zeigte für spätere Monate in Bezug auf Getreide-Ladungen gute Aussichten, während für prompte Boote keine Sicherstellung auf volle Ladungen gemacht werden konnte. Die Cork f. O. Raten für August sind vorläufig zu 3s festgesetzt, während sie sich nach Ansicht der Rheder zum September und späteren Monaten bessern werden. Das Baumwolle-Verschiffen scheint für die jetzige Saison zu spät zu sein, irgend welche Aussichten auf September und October werden von dem Bedarf an Getreideladungen in jenen Monaten im vorwiegenden Maasse abhängen. Die Nachfrage von Brettern für die Provinzen ist im Abnehmen begriffen und Frachten zeigen in Folge des liberalen Angebots eine abnehmende Tendenz. Bauholz-Frachten von Goldhäfen haben scheinbar eine günstige Aussicht in Anbetracht des abnehmenden Räumteangebots für diese Ladungen, während Schiffe mit Kisten-Oel nach dem fernen Osten fortgesetzt ein gutes Geschäft machen. — Raten für Segelschiffstonnage haben sich während dieser Woche gut behauptet in Folge der gering angebotenen Räumte, obgleich die Nachfrage nicht sehr lebhaft ist, Kistenöl-Frachten nach dem fernen Osten zeigen einen Aufschwung nach chinesischen Häfen und Prospekten für passende Tonnage sind günstig mit Ausnahme der Ladungen nach Java, von wo die Nachfrage sehr mässig ist. Der Bedarf von Bauholz vom Golf nach Süd-Amerika ist äusserst begrenzt, jedoch sind die Aussichten für eine Wiederbelebung der Nachfrage vom La Plata zu den nächsten Monaten nicht ungünstig. „Naval-Stores“ bleiben sehr ruhig, die Charterer für diese Ladungsgattung sind anscheinend mit der von ihnen gewünschten Tonnage versehen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1 $\frac{1}{2}$ a1d.	7/6	7/	9/a10/
London, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ d.	15/	8/9a10/	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	2d.	15/	8/	15/a17/6
Bristol	3d.	12/6	11/3	17/6
Hull	3d.	15/	12/6	15/
Leith	3 $\frac{1}{2}$ d.	15/	11/3	17/6
Newcastle	3d.	20/	12/6	15a17/6
Hamburg	45 s	75 s	14 cents.	50 mk.
Rotterdam	6 $\frac{1}{2}$ c.	18 cts.	13 cts.	12a16c.
Amsterdam	6 $\frac{1}{2}$ c.	18 cts.	13 cts.	12a16c
Copenhagen	2/6	21/3	16/3	25/
Bordeaux	2/6	35cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	3d.	17/6	12/6	17/6a20/
Bremen	45 s	22c.	16 c.	12c.
Marseille	2/	20/	17/6	20/a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 13c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d. — Antwerpen  $\frac{1}{2}$ d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dpfr.	2/7 $\frac{1}{2}$	2/7 $\frac{1}{2}$	2/4	2/7 $\frac{1}{2}$
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/a20	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	19 c.	18c.	17 $\frac{1}{2}$ c.	21 c.

## Büchersaal.

Seekarten-Netze zum bequemen Eintragen von Standlinien nach Lalande's, Sumner's, Mareq. St. Hilaire's u. s. w. Methoden. Entworf. und gez. von Hahn, Navigationslehrer.

Die bedeutende Vervollkommnung der nautischen Instrumente, namentlich die der Schiffs-Chronometer, sowie die durch den Dampf ermöglichte kurze Reisedauer bei grosser Schiffahrt und grössere Genauigkeit im Bestimmen dieser, nebst einer solchen im Steuern, gestatten heutzutage eine einfachere Navigation an Bord wie früher. Von dem Standpunkt ausgehend, war schon einmal die Bestimmung der Greenwicher Zeit bezw. die der Länge nach Mondstrecken von der Marine-Offiziersprüfung gestrichen und aus demselben Grunde wendet man sich allgemein und mehr und mehr den Projectionsmethoden der Schiffsortsbestimmung zu. Man fasst diese Methoden gewöhnlich unter dem Namen der „neueren Navigation“ zusammen, trotzdem sie von Lalande 1793, Sumner 1843 und Mareq. St. Hilaire 1873 zur Hauptsache herkommen; das hat jedoch seine Berechtigung darin, dass diese Methoden sich neuerdings erst, gefördert durch vereinfachende Hilfsmittel, in der Praxis der Seefahrt einbürgern. Zu diesen Hilfsmitteln sollen auch die Standlinien-Karten gehören, welche unsere Ueberschrift nennt. Den Anlass zu ihrem Entwurf hat die Thatsache gegeben, dass zum Eintragen von Standlinien unsere Seekarten in einem viel zu kleinen Maassstab gezeichnet sind, und dass deshalb dem Navigator in See für jede Breite und Länge passende Seekarten-Netze grösseren Maassstabes geboten werden müssen, wie das in verschiedenen Kriegsmarinen der Fall ist; dort hat sie der Verfasser gebraucht und schätzen gelernt, wenn er auch den zu kleinen Maassstab der in unserer Marine gebräuchlichen als nicht praktisch erkannte.

Diese Kartennetze umfassen in 10 Blatt die Breiten von 60° N. bis 60° S. und jede Länge, da man sich deren volle Grade nach Bedarf mit Blei eintragen kann; jedes Blatt bietet 4 bis 5° in Länge, 5 Breitengrade (das I. jedoch 15°) und neben dem Seemeilen-Maassstab der Breitenscala, die Längenscala in Minutentheilung (die einzelnen Minuten sind hier nicht der Schätzung überlassen), sowie eine rechtweisende Windrose in Gradtheilung. In diese Karten kann man eine Standlinie nach Sumner erhalten durch Berechnung der Länge mit 2 gegisssten Breiten.

oder durch Berechnung der Breite mit 2 gegessenen Längen, oder besser 2 Standlinien erhalten durch beides — mit oder ohne Versegelung inzwischen — einzeichnen, man kann bei jeder berechneten Chronometerlänge die Standlinie senkrecht zum wahren Azimuth des beobachteten Gestirns eintragen und dito kann dieses bei jeder Neben-Meridianbreite, sowie bei jeder Aussen-Meridianbreite geschehen. Ist eine Höhe beobachtet, die sich weder zur Längen- noch zur Breiten-Berechnung eignet, und hat man dementsprechend nach Marq. St. Hilaire die Berichtigung der Standlinie (Senkrechte zum wahren Azimuth) berechnet, so kann man diese durch den Bestecksort gelegte Standlinie um die Berichtigung nach dem Gestirn zu oder von demselben ab parallelesiren — je nachdem die beobachtete Höhe grösser oder kleiner ist als die berechnete — um die berichtete Standlinie zu erhalten.

Diese Karten sind in gewissem Sinne Spezialkarten für die betreffende Gegend der eigentlichen Seekarte im Gebrauch, sie schonen die letzteren, geben ein deutliches Bild der Konstruktion, machen diese äusserst bequem und entnimmt man ihnen


den erkonstruirten Schiffsort zum Eintragen in die eigentliche Seekarte, bezw. in das Schiffsjournal. Beim Unterricht in der Navigation, bei dem der Verfasser diese Karten schon seit 1895 benutzt, bieten sie ein vorzügliches Hilfsmittel zum Lehren, Veranschaulichen und Ueben aller Standlinien-Methoden.

Um eine angemessene und annähernd gleiche Grösse der Blätter zu erhalten, variirt der Maassstab der einzelnen Karten: in den niederen Breiten ist jedoch deren mittlere dem Maassstab zu Grunde gelegt, da dort  $2^{\circ} \frac{1}{2}$  zu nach dem Pol die Annahme gleicher Breitenminuten gestattung und diese Vereinfachung der Konstruktion im Interesse eines niederen Preises lag. Das Kartenpapier ist durchaus holzfrei und recht gummi-fest gewählt, sodass die Karten keines Aufziehens bedürfen. Erschienen sind diese Karten im Verlage von Eckardt & Messtorff, Hamburg und von dort sowie durch alle Buchhandlungen zu beziehen zum Preise von 0,50 M. pro Blatt und zum Preise von 4,50 M. pro Satz von 10 Blatt, umfassend die ganze Erdoberfläche bis  $60^{\circ}$  N. und S.; das Format ist ca. 70/50 cm.

## FRANZ SANDER, HAMBURG.

Import und Export  
von Mineralschmierölen.

Extra Valvoline-Cylinderöl „Adlermarke“,  
das vollkommenste Dampfcylinderöl.

Unerreichte Leistungsfähigkeit.  Garantie gegen Betriebsstörungen.  
Schutz gegen Corrosion der Maschinen. Ersparnis an Kohlen.

**Extra-Marine-Maschinen-Öl.**

Anerkannt vorzüglich zur äusseren Schmierung der Maschinen.

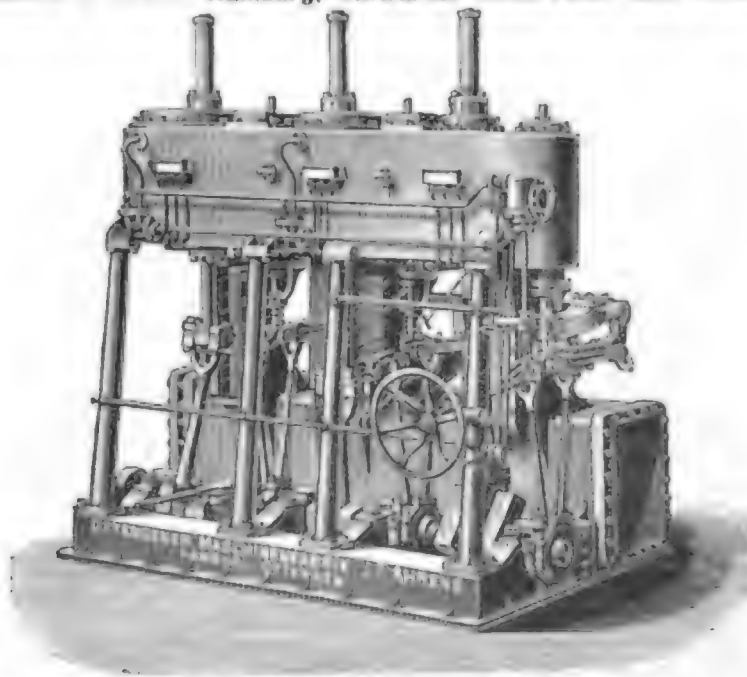
**Franz Sander, Hamburg, Hafenstr. 85.**

## Ottensener Maschinenfabrik

J. F. Ahrens, **Altona-Ottensen.**

Fernsprecher No. 888, Amt Altona.

Filiale: Hamburg, Billwärder Neuerdeich 228.



**Dampfmaschinen, Schiffsmaschinen (Compound- und Triples), Dampfkessel-Anlagen,  
Pumpwerke, Hebezeuge, Transmissionen.  
Schleifen und Riffeln von Hartgusswalzen.  
Reparaturen prompt und billig.**

## Gläfcke & Hennings

Schiffsmakler

HAMBURG

HOLTENAU BRUNSBÜTTEL

(Kaiser Wilhelm-Kanal).

**Regelmässige Dampfer-Verbindungen**  
zwischen

Hamburg—West-Hartlepool, 2 mal wöchentl.

Hamburg—Smyrna, Constantinopel, Odessa  
und Batoum, 1 mal monatlich.

Hamburg—Halifax, N. S. und St. John N. B. pr.  
„Furness Line“ via London, 2 mal monatl.

Hamburg—Boston U. S. A. per „Furness  
Line“ via London, 1 mal wöchentlich.

Agenten der „Prince Line“.

Binnen Kurzem erscheinen in unserem  
Verlage:

## Seekarten-Netze

zum bequemen Eintragen von Standlinien  
nach Lalande's, Sumner's,  
Marq.-St. Hilaire's u. anderen Methoden.  
entworfen und gezeichnet von  
**Hahn**, Navigationslehrer.

10 Blätter, umfassend die ganze Erdoberfläche bis  $60^{\circ}$  N. u. S. Preis M. 0,50  
per Blatt u. M. 4,50 für den ganzen Satz  
von 10 Blatt. Hergestellt auf starkem  
Papier im Format von ca 50 bis 70 cm.

HAMBURG. **Eckardt & Messtorff**  
Verlagsbuchhandlung.

## Grossherzogl. Oldenburgische Navigationsschule zu Elsfleth.

Beginn des **Schiffercursus** 1. März und  
1. Oktober. Dauer desselben 5 Monate.

Beginn des **Steuermannscursus**:

1. Januar, 1. Juni und 1. Oktober.

Dauer desselben 7 Monate.

Beginn des **Vorcursus**

(Vorbereitung zum Steuermannscursus)

1. April, 1. August 1. November.

Dauer desselben 2 Monate.

Nähere Auskunft ertheilt der Unter-  
zeichnete **Dr. Behrmann.**

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 25.

Hamburg, den 19. Juni

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Statistik des Bestandes der deutschen Kauffahrteiflotte. — Der Kampf um den ostasiatischen Handel. — Quarantänezeit in Mauritius. — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Hoffnung, die wir seit langer Zeit auf die erste Zusammenkunft des internationalen maritimen Komitees in Brüssel setzten und im Mai in dieser Zeitschrift zum Ausdruck brachten, ist nach den nunmehr geschlossenen Verhandlungen zum grossen Theile in Erfüllung gegangen. Ist zwar eine internationale Vereinheitlichung des Seerechts noch nicht zu Stande gekommen, so haben doch die zur Sprache gebrachten Ansichten der Vertreter der bedeutendsten maritimen Nationen bewiesen, dass über die Hauptfragen in den verschiedenen Ländern die gleichen Anschauungen vorherrschen; sehr erfreulich ist, dass der Vertreter Deutschlands in hervorragender Weise dazu beigetragen hat, das jetzt allgemein befriedigende Resultat zu erwirken. Besonders trat die gleiche Anschauungsweise bei der Frage des beiderseitigen Verschuldens bei Kollisionen auf. Die Rheder, die Versicherer, die Kauffleute sind zu der Einsicht gekommen, dass in diesem Punkte, über den die Gesetze der verschiedenen Länder die sich widersprechendsten Bestimmungen treffen, um so mehr eine Einigung geboten ist, als die Schiffszusammenstösse immer häufiger werden. Bei den hieraus entstehenden Streitigkeiten hängt das Schicksal des Prozesses stets von dem Punkte ab, zu wissen, wo der Prozess stattfinden wird. Jedes Land hat andere gesetzliche Bestimmungen, und Präsident Sieveking, der Vertreter Deutschlands, erklärte unter allseitiger Zustimmung: „Ich meinerseits bin bereit, jede der

vorgeschlagenen Lösungen anzunehmen, vorausgesetzt, dass alle anderen Länder ihr zustimmen, denn es handelt sich weniger darum, ein internationales ideal vollendetes Gesetz als ein einziges Gesetz zu haben; das letztere wird immer das beste sein.“

Das Streben der belgischen Handelspolitik geht schon seit Jahren darauf hinaus, aus dem kleinen, durch das Neutralitätsprivileg begünstigten Lande ein Centrum des europäischen Transitverkehrs zu machen. Zur Verwirklichung dieses Planes ist die Schöpfung eines Seehafens bei Brüssel unumgänglich nothwendig, weil nur dadurch die Grundlage des Werkes dauernd gesichert werden kann. Die Arbeiten zur Umgestaltung der Hauptstadt in einen Seehafen ersten Ranges sind denn auch in vollem Gange. Mit demselben befasst sich eine Gesellschaft, welcher von Staatswegen aller wünschenswerthe Vorschub geleistet wird. Der Kostenanschlag ist auf etwa 35 Millionen Frcs. geschätzt; der Staat leistet dazu einen Beitrag von 10 Mill., wovon 700 000 Frcs. bereits zur Einzahlung gelangt sind. Zwischen der belgischen Regierung und dem Verwaltungsrath ist, wie wir in den „Hamburger Nachrichten“ lesen, soeben eine Vereinbarung wegen des Hafenbauplanes erfolgt, wonach die Regierung den ihr unterbreiteten Vorschlägen uneingeschränkt beistimmt und die Mehrkosten auf ihre Rechnung übernimmt. Aus den technischen Einzelheiten des Projects ist u. A. ersichtlich, dass bei den Brüsseler Hafenanlagen



die Einrichtungen, welche man den neuen Freihäfen in Hamburg und Bremen gegeben hat, namentlich in Bezug auf die Ent- und Beladung der Schiffe, sowie die Verbindung mit den binnenwärtsführenden Bahnen, zum Muster genommen werden. Mit einem Wort, Brüssel soll „ein ins Belgische übersetztes Hamburg“ werden. In französischen Handelskreisen fühlt man sich durch die Aussicht, an ein zum Seehafen erhobenes Brüssel die Prosperität von Havre, Dünkirchen und anderen Canalhäfen zum grossen Theile zu verlieren, nicht wenig beunruhigt und richtet schon jetzt dringende Mahnungen an die Regierung, dem Brüsseler Projekt durch endliche Inangriffnahme der Seinekanalisierung bis Paris und Einrichtung eines Seehafens bei Paris ein Paroli zu bieten.

Im vorigen Jahre haben verschiedene Zeitungen und Zeitschriften häufig die Nachricht gebracht, dass britische Dampftrawler auf dänischem oder dänisch-isländischem Seeterritorium von dänischen Kreuzern festgenommen, also in ihrem Gewerbe gestört wurden. Gegen dieses Vorgehen der dänischen Kriegsschiffe erhob sich in englischen Fischereiinteressentenkreisen lebhafter Protest, der schliesslich die Aufmerksamkeit des englischen Parlaments wachrief und Veranlassung zu verschiedenen erregten Erörterungen gab. Die englische Regierung sandte damals ein Geschwader nach Island, welches untersuchen sollte, ob das internationale Recht in der Weise mit Füssen getreten werde, wie die englischen Trawler nach ihrer Heimkehr lärmend überall verbreiteten. Den Fischern gelang es, durch diese Kundgebungen bei Mr. Daughy, einem Parlamentsmitgliede, Interesse für ihre Angelegenheit zu erwecken und schliesslich in ihm den grössten Verteidiger ihrer ungerechtfertigten Klagen zu finden. Der Kommandeur des englischen Geschwaders setzte sich nach seiner Ankunft in Island mit maassgebenden Persönlichkeiten in Verbindung und erfuhr theils durch Aussagen jener, theils durch eigene Ueberzeugung, dass die Beschwerden der britischen Fischer ungerechtfertigt und vollständig aus der Luft gegriffen seien, und gab dieser Meinung in einem an Mr. Daughy gewandten Schreiben Ausdruck. Das Festnehmen britischer Fischer konnte nur vereinzelt, in Anbetracht der geringen Anzahl dänischer Kriegsschiffe stattfinden, denn um eine erfolgreiche Beaufsichtigung der mehrere hundert Meilen langen Küsten Islands aufrecht zu erhalten, war die Unterstützung der fremden Kriegsschiffe, wie sie von französischer Seite durchgeführt wurde, notwendig. Da diese Unterstützung von englischer Seite ausblieb, wurde ein strenges Fischereigesetz durch die Isländer eingeführt, wodurch jedem Fischer mit Trawl an Bord verboten wurde, sich innerhalb des Seeterritoriums aufzuhalten, das hiess mit anderen

Worten: das Anlaufen isländischer Häfen war verboten. Der englische Kommandeur erzielte nun eine Verständigung mit dem Landeshauptmann dahin, englischen Fischern die Erlaubniss des Anlaufens isländischer Häfen zu geben, jedoch innerhalb einer bestimmten Linie auf den Brutplätzen der Fische, ausserhalb des Territoriums, nicht mehr zu trawlen. Die eingeräumten Rechte dieser Abmachung wurden von den britischen Schiffen voll in Anspruch genommen, die übernommenen Pflichten jedoch in keiner Weise erfüllt. — Die augenblicklichen Zustände sind jetzt schlimmer wie früher, denn der Hass und die Erbitterung der wirklich armen Insulaner, die von dem Ertrag des Fischfangs ihr Dasein fristen, ist auf das Höchste gestiegen. Es scheint jedoch, als ob auch die öffentliche Meinung, besonders Nord-Englands, sehr zu Ungunsten der britischen Fischer sich geltend mache.

An der rügensen und pommerschen Küste haben sich die Verhältnisse und das gegenseitige Einvernehmen zwischen Fischereiinteressenten und Dampferhähern in einer Weise zugespitzt, dass eine Steigerung auf beide Theile ein ungünstiges Licht werfen muss. Wir hatten schon in einer früheren Nummer unserer Zeitschrift Gelegenheit auf einen Process hinzuweisen, der zu Ungunsten der Fischer seinen Abschluss fand, als ihnen ihre Netzfleete durch den Dampfer „Rügen“ beschädigt wurden. Ähnliche Vorkommnisse, wie die durch „Rügen“ herbeigeführten scheinen an der dortigen Ostseeküste zur Tagesordnung zu gehören, wesshalb die Führer der Fischerfahrzeuge, eine nach ihrer Meinung wirksame Rache unter einander ersonnen haben. Sie beabsichtigen, in Anbetracht der vor der Thür stehenden Badesaison, während welcher das An- und Abbooten der von den Dampfern beförderten Passagiere nur durch ihre Vermittelung möglich ist, ihre Boote zu diesem Zwecke nicht herzugeben, indem sie hoffen auf diese Weise den Dampferhähern grossen pekuniären Schaden herbeizuführen. Die „Deutsche Fischereizeitung“ kennzeichnet durch nachfolgende Notiz in unverkennbarer Weise die bestehende Zwietracht. Es scheint darnach ausser Zweifel, dass längere vorhergehende Misshelligkeiten erst den jetzigen auf die Dauer unhaltbaren Zustand herbeigeführt haben. Das bekannte Organ sagt: „Wir an der rügensen und pommerschen Küste stehen kurz vor Eröffnung der Badesaison, von diesem Zeitpunkte ab ist ein starker Verkehr von Passagierdampfern sicher zu erwarten. Fast alle diese Dampfer sind auf die Fischer angewiesen, welche das An- und Abbooten der Passagiere besorgen müssen. In der Saison hüten sich die Dampfer denn auch, es mit den Fischern durch Hineindampfen in die Netzfleete zu vorderben, wenn sie auch durch starkes Annähern an die

Küste die Befischung mancher Fangplätze unmöglich machen. Doch das ist ja Kampf ums Dasein nach völkerrechtlichen Grundsätzen. Ausserhalb der Saison aber werden manche Passagierdampfer für andere Zwecke, speciell als Bergungsdampfer, Schlepper etc. benutzt. Bei dieser Arbeit glauben die Kapitäne, vielleicht auch die Rheder, dann oft, den Fischern die gehörige Rücksichtnahme verweigern zu können. Es wird einfach in das Netzfleet hineingedampft und dieses beschädigt oder zerstört. Die Fischer haben nun die Macht in Händen, diese Zustände zu ändern, wenn sie sich einfach entschliessen, von keinem Dampfer Passagiere abzubooten, der muthwillig oder fahrlässig die Netze beschädigte. Das würde sich mit Leichtigkeit machen lassen. Man besinne sich nur erst darauf, dass die Dampfergesellschaften ohne die Fischer nichts ausrichten können und dass die Interessen der Fischer in diesem Falle solidarisch sind. Das Uebrige macht sich von selbst. Die Verhältnisse haben sich zum Kampf zugespitzt; nun gut: nehmen wir den Kampf auf, wenn sich die Verhältnisse nicht ändern sollten. Eine geschlossene Phalanx führt zum Siege.“

Der wöchentlich im „Fairplay“ erwähnte Frachtenmarkt zeigt in letzter Woche ein trauriges Aussehen, die Raten sind trotz umfangreichen Chartergeschäfts so auffallend niedrig, dass ein fernerer Fallen unhaltbare Zustände hervorrufen muss. An diesem traurigen Zustand sind, nach Ansicht des englischen Berichterstatters, die Rheder selbst schuld, weil viele die ersten Anzeichen einer baldigen Besserung durch das Angebot ihrer Räume zu billigen Raten ersticken. In Bezug auf die Heimfrachten, die hauptsächlich unter den niedrigen Raten leiden, sollten die Rheder sich enthalten ihre Schiffe zu diesen Raten für spätere Beladung zu verchartern, damit den Märkten Gelegenheit gegeben wird, die Bahnen zu einer gesunderen Tendenz zu beschreiten. In den meisten abgeschlossenen Chartern tritt die Wahl von Stückgütern in unbeschränktem Maasse sehr deutlich hervor; die Dampfer erhalten zwar Fracht für ihre Tragfähigkeit mit Getreide und es werden ihnen die Kosten ersetzt, die mehr entstehen als wenn sie nur allein Getreide löschen, jedoch wer entschädigt sie für die Zeit, welche zum Löschen und Laden des Stückguts erforderlich ist? Dieser wichtige Faktor scheint von den Rhedern nicht in Betracht und Berechnung gezogen zu sein.

Schon seit Jahren besteht bekanntlich eine internationale Vereinbarung unter den grössten und bedeutendsten Dampferlinien, ihre Routen westlich und östlich, von New-York nach Europa und umgekehrt, so zu legen, dass die neufundländischen Bänke in einem ganz bestimmten geographischen

Orte durchkreuzt werden. Bei westlicher Fahrt rechnet man, dass der 49. Längengrad auf 41° Breite, bei östlicher Fahrt auf 40° 10' Breite passiert wird. Diese Schnittpunkte sind während der gefährlichsten Eistriften-Zeit angenommen. Man ging von dem Standpunkt aus, dass in Anbetracht des herrschenden Nebels und der die Schifffahrt gefährdenden Eisfelder durch festgesetzte einzuhaltende Routen wenigstens die Kollisionsgefahr der Schiffe unter einander vermindert werde. Die monatlich in Washington herausgegebenen bekannten „pilot charts“, in denen die Nebel- und Eisregionen deutlich und unverkennbar bezeichnet sind, weisen darauf hin, dass ca. 90 Meilen südlicher vom gegenwärtig eingeschlagenen Wege der gefürchtete Nebel und die gefahrbringenden Eishindernisse in verschwindend kleinem Maassstabe auftreten. Deshalb wird im Hydrographischen Amt in Washington, um die südliche Route allseits einschlagen zu können, eine nochmalige Vereinbarung der Leiter grosser Rhedereien zum Vorschlag gebracht, wobei die Zweckmässigkeit dieser Anregung in Betracht gezogen werden soll. Die in dieser neuen Route durchzulegende Distanz würde zwar etwas grösser sein, jedoch brauchte die Maschine entschieden nicht so häufig auf „Achtung“ oder „Halbe Kraft“ gestellt zu werden, wie es heute, durch die Umstände veranlasst, geschehen muss.

Für die Sorglosigkeit — man möchte sagen Gewissenslosigkeit — mit der auf englischen Frachtdampfern während unsichtigen Wetters navigiert wird, ist ein der „Chrathie-Elbe“ analoger Fall sehr bezeichnend. Ein in englischen Zeitungen ohne das leiseste Wort des Tadels erwähnter Bericht, äussert sich über den Zusammenstoss des Liverpooler Dampfers „Aral“ und des Londoner Schooners „Pearl“ drei Meilen von Wolf-Rock, in folgender Weise. „Das Wetter war hässig, jedoch so weit sichtig, dass vom Schooner schon Minuten vor der Katastrophe die gefährliche Lage erkannt wurde; deshalb bemühte man sich an Bord des Seglers auf alle mögliche Weise die Aufmerksamkeit des Dampfers, der in spitzem Winkel auf „Pearl“ zuhielt, zu erregen, jedoch waren alle Bemühungen umsonst. Der Schooner wurde thatsächlich mitten durchgeschnitten und sank innerhalb zwei Minuten. Die Frau des Kapitäns und zwei Matrosen fanden dabei ihren Tod.“

Die in diesem Jahre in Lübeck veranstaltete Versammlung der Seeberufsgenossenschaft, der hervorragende Mitglieder aus Rheder- und Juristenkreisen beiwohnten, hatte auf ihre Tagesordnung eine sehr wichtige Angelegenheit zur Besprechung gestellt. Es handelte sich unter Anderem um den Ausbau und die Abänderung der Unfallverhütungsvorschriften. Es gelang, verschiedene Zusätze und

Abänderungen zu den bestehenden Vorschriften einzuführen; wir wollen die für unsere Leser wichtigsten angenommenen Resolutionen zum Ausdruck bringen: „Ausserhalb der europäischen Fahrt muss auf jedem Schiffe mit mehr als 100 Personen Besatzung oder mit mehr als 50 Personen Reisender ein zur Behandlung der an Bord befindlichen Personen verpflichteter Schiffsarzt angestellt sein. — Segelschiffe von über 500 Kubikmeter Raumgehalt, welche Ladung einnehmen, die geeignet ist, das Verstopfen der Pumpen zu veranlassen, müssen von geeigneter Stelle aus einen Freiraum aufweisen, durch den eine Person zu den Saugstellen der Lenzpumpen gelangen kann. — Bei Schiffen ausserhalb der Küstenfahrt und kleinen Fahrt müssen die Anker und Ankerketten geprüft sein, worüber ein Bescheinigungs-Attest an Bord aufzubewahren ist. — Die Arznei-, Verband- und sonstigen Hilfsmittel für Krankheits- und Unglücksfälle müssen an einem trockenen Ort aufbewahrt und stets zur Hand sein, wobei zu bemerken ist, dass diese sanitären Hilfsmittel alljährlich von einem deutschen Arzt oder Apotheker auf ihre Brauchbarkeit untersucht werden müssen. — Ausserdem sind noch verschiedene Abänderungen, die Bezug auf die Thätigkeit und den Betrieb der Maschine haben, getroffen worden.

### Die Statistik des Bestandes der deutschen Kauffahrteischiffe.

In der, kürzlich auch als Sonderabdruck aus den „Vierteljahrsheften zur Statistik des deutschen Reiches 1891 I“ erschienenen Statistik über den Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe am 1. Januar 1896, und die Bestandsveränderungen im Jahre 1895, finden wir ein reiches Material über den Bestand und die Veränderungen der deutschen Handelsflotte, aus der wir einiges wiedergeben. Wir ziehen hieraus die Folgerungen, dass in den Veröffentlichungen dieses ausserordentlich reichen Materials eine Reform nothwendig ist, wenn man nicht zu falschen oder irreführenden Schlüssen gelangen will.

Es geht aus dem reichen, in verschiedenartiger Weise verarbeiteten Material hervor, dass die Zahl der Seeschiffe seit dem Jahre 1880 bis zum Jahre 1896 in beträchtlichem Maasse und fast ununterbrochen von 4777 Schiffen auf 3592 Schiffen, oder um 24,8% abgenommen hat. Der Raumgehalt der Schiffe hat in demselben Zeitabschnitte indessen von 1 171 286 Reg.-Tons auf 1 502 044 Reg.-Tons, oder um 28,2% zugenommen.

Die Abnahme betrifft sowohl in der Zahl der Schiffe wie auch in ihrem Raumgehalte ausschliesslich die Segelschiffe. Dieselben sind in diesem Zeitraume der Anzahl nach von 4403 auf 2524 Schiffen, oder um 42,7% zurückgegangen, während

ihr Raumgehalt sich von 974 943 Reg.-Tons auf 622 105 Reg.-Tons., oder um 36,2% vermindert hat.

Die Dampfer haben dagegen sowohl in der Anzahl wie im Raumgehalte erheblich zugenommen. Ihre Anzahl ist in diesem Zeitraume von 374 auf 1068 Dampfern gestiegen, oder um 185,6%; während ihr Raumgehalt sogar von 196 343 Reg.-Tons auf 879 939 Reg.-Tons oder um 348,2% zugenommen hat.

Diese Statistik theilt nun ferner die deutsche Küste in das Ostsee- und Nordseegebiet. Aus diesen Zusammenstellungen ergibt sich, dass der Raumgehalt der Segelschiffe des Ostseegebietes in der gleichen Zeit von 402 128 R.-T. auf 95 020 R.-T. abgenommen hat. Die Transportfähigkeit der Dampfer hingegen hat, wenn man, wie es vielfach üblich ist, 1 Dampfer Tonne = 3 Segler Tonnen setzt, von 136 284 T. auf 433 038 T. zugenommen. Die gesammte Transportfähigkeit der Ostseeflotte ist somit von 538 412 T. im Jahre 1880 auf 528 058 T. im Jahre 1896 angelangt, scheint also, unter Berücksichtigung des neuen Vermessungsverfahrens, kaum verändert. Dieses ist für das Ende dieser Periode nun freilich richtig, doch ist der Gang in der Zwischenzeit ganz anders. Bis zum Jahre 1885 war in der Transportfähigkeit der Ostseeflotte ebenfalls eine Zunahme vorhanden, doch seit dieser Zeit ist ein Rückgang eingetreten. Die Transportfähigkeit hat seit diesem Jahre stetig, und zwar von 671 488 T. auf 528 058 T. oder um 21,4% abgenommen.

Ganz anders verhält es sich mit der Nordseeflotte. Der Raumgehalt ihrer Segelschiffe ist in derselben Zeit von 572 815 T. auf 527 085 T. zurückgegangen; derselbe hat mithin unter Berücksichtigung des neuen Vermessungsverfahrens, nicht erheblich abgenommen. Die Transportfähigkeit ihrer Dampfschiffe dagegen ist inzwischen von 452 745 T. auf 2 206 779 T. gestiegen, so dass das Transportvermögen der gesammten Nordseeflotte sich von 1 025 560 T. auf 2 733 864 T., oder um 166,6% vergrössert hat. Der Raumgehalt der Segler war von 1880 bis 1890 sinkend, dann wieder steigend bis zum Jahre 1893 auf 564 232 T. Er war derzeit also nur um etwa 8000 T. geringer als im Jahre 1880. Seit 1893 ist wieder ein stetiger Rückgang zu verzeichnen.

Es folgt nun eine Vergleichung der Schiffsbestände am 1. Januar 1896 und 1. Januar 1891 nach Provinzen und Staaten geordnet; dann der Bestand der einzelnen Schiffsgattungen am 1. Jan. 1891—1896. Wir heben hieraus hervor, dass die Zahl der Segelschiffe in diesem Zeitraume von 2757 auf 2524 gesunken, die Zahl der Dampfschiffe von 896 auf 1068 gestiegen ist. An Segelschiffen weisen Zunahmen auf: Hamburg von 268 auf 435, Bremen von 210 auf 215, das Nordseegebiet der Provinz Schleswig-Holstein von 322 auf 352 und



das Rheingebiet von 0 auf 3 Seglern; alle übrigen Gebiete weisen Abnahme auf. Die Anzahl der Dampfer ist in dieser Zeit in Lübeck von 31 auf 28 und an der Ostseeküste Schleswig-Holsteins von 153 auf 142 zurück gegangen; in Mecklenburg beide Male gleich, mit 24 Schiffen aufgeführt. In allen übrigen Gebieten ist nur Zunahme zu verzeichnen.

Von den Segelschiffen sind der Gattung nach die Schiffe mit mehr als 3 Masten von 11 auf 19 gestiegen; die 3 mastigen von 720 auf 478 zurückgegangen, während die Zahl der 2 mastigen fast gleich — 1357 gegen 1352 — geblieben ist. Die 1 mastigen Segler sind von 622 auf 582 zurückgegangen und die Segelschiffe ohne Masten sind von 47 auf 93 gestiegen.

Die Dampfer weisen in den meisten Grössenverhältnissen Zunahmen auf, besonders aber in den Grössen von unter 100 T. und in denen von über 2000 T.

Es folgt nun eine Tabelle aus der sich ergibt, wie sich der Bestand der Seeschiffe während der Jahre 1891—1896 in den sechzehn bedeutendsten Heimathshäfen (solche die in einem dieser Jahre mindestens 10 000 R.-T. Raumgehalt hatten) gestaltet hat. Es geht daraus hervor, dass die Schiffszahl in diesem Zeitabschnitte nur in Bremerhaven beträchtlich zugenommen hat, und zwar um 125,8%. Es kommt dies davon, weil die daselbst beheimatheten Fischerfahrzeuge von 3 auf 34 — darunter 31 Dampfer — zugenommen haben. Sonst haben noch zugenommen der Anzahl der Schiffe nach: Hamburg um 14,5%, Bremen um 7,2% und Flensburg um 1,6%. Alle übrigen Häfen zeigen dagegen, zum theil recht erhebliche Abnahmen. Rostock um 44,4%, Barth um 42,0%, Papenburg um 41,9%, Stralsund um 33,3%, Memel um 32,4%, Geestemünde um 22,7%, Elsfleth um 18,8%, Brake um 18,5%, Kiel um 17,8%, Lübeck um 16,2% und Stettin um 8,8%.

Der Raumgehalt der Schiffe hat in dieser Zeit zugenommen in Hamburg um 27,4%, in Bremerhaven um 26,2%, in Bremen um 9,5%, in Brake um 8,3%, in Flensburg um 4,3% und in Elsfleth um 2,3%. Zurückgegangen ist der Raumgehalt in Stralsund um 58,0%, in Barth um 57,2%, in Geestemünde um 46,9%, in Papenburg um 39,4%, in Memel um 36,7%, in Danzig um 34,6%, in Kiel um 32,6%, in Rostock um 32,4%, in Lübeck um 20,3% und in Stettin um 12,8%.

Die Gesamtzahl der Schiffe dieser 16 Häfen betrug am 1. Januar 1896 1936 mit 1 392 530 R.-T. Raumgehalt, während die übrigen 246 Häfen nur 1656 Schiffe mit 109 514 R.-T. Raumgehalt besaßen.

Besonders werden noch wieder die Schiffe von Hamburg und Bremen behandelt. Während die Anzahl der Segelschiffe in Hamburg reichlich

doppelt so gross ist als in Bremen — 435 gegen 215 —, ist ihr Raumgehalt 194 417 T. gegen 194 439 T., also fast gleich. Es sind demnach die bremer Segelschiffe im Durchschnitt doppelt so gross als die hamburgener Segler.

Bei den Dampfern ist das Verhältniss beider Städte zu einander wesentlich anders. Es stehen hier 369 hamburgener Dampfer mit 474 450 R.-T. gegen 202 bremer Dampfern mit 223 520 R.-T. Hier übersteigt Hamburg Bremen sehr, denn der Raumgehalt seiner Dampferflotte ist mehr als doppelt so gross als die bremer Flotte; sie übersteigt sogar die gesammte ausserhamburgische Dampferflotte Deutschlands um etwa 70 000 R.-T.

Von den R.-T. Raumgehalt der Gesamtflotten kommen in Hamburg 71% auf Dampfer, 29% auf Segler, in Bremen 53% auf Dampfer und 47% auf Segler.

Aus den übrigen Nachweisen als: Besatzung der Schiffe, Alter derselben, Führung von Chronometern, Veränderungen während des Jahres 1895 sowie über die Unglücksfälle in den Jahren 1894 und 1895 heben wir nur noch hervor die Anzahl der mit Chronometer versehenen Schiffe.

Im Jahre 1891 waren von den derzeitigen 2757 Segelschiffen, 856 Schiffe, oder 31% der Gesamtzahl mit Chronometern ausgerüstet, während im Jahre 1895 von der Gesamtzahl von 2524 Segelschiffen nur 560 Schiffe, oder 22,2% mit Chronometern ausgerüstet waren. Da nun die Segelschiffe in grosser Fahrt allein Chronometer an Bord haben, so ergibt sich, dass die gesammte Abnahme der Segelschiffe fast ausschliesslich auf Schiffe in grosser Fahrt entfällt.

Durch die Erläuterungen im Text dieser Statistik wird manches in den Zahlen der Tabellen ergänzt; manches wird aber durch den Text in Zweifel gezogen. Durch das Wort „scheinbar“ z. B. wird erst der Leser darauf aufmerksam, dass die Zunahme in der Anzahl der Segelschiffe auf die Registrirung der bis dahin nicht registrirten Fischerfahrzeuge der Elbinsel Finkenwärder zurückzuführen ist. Dieses scheinbar folgt noch öfter. Andererseits werden „aus besonderen Gründen“ in der Berechnung des Versicherungswerthes z. B. ausgeschaltet die Fisch- und Bugsirdampfer, so dass man fühlt, die ganze grosse werthvolle Publikation hat doch nur einen sehr bedingten Werth.

Offenbar liegt die Ursache an dem Schema, nach welchem die Schiffsregister von den dazu berufenen Behörden geführt werden. Zur Zeit der Neugründung des deutschen Reiches entsprach das Schema dieses Registers den derzeitigen Verhältnissen, jetzt aber, unter ganz anderen Schifffahrtsverhältnissen, muss die Publikation der Schiffsregister ohne Modifikationen zu Trugschlüssen führen.

(Schluss folgt.)

## Der Kampf um den ostasiatischen Handel.

Im Juniheft der „Marine-Rundschau“ veröffentlicht E. Busley einen für das Handelswesen an der ostasiatischen Küste hochinteressanten Artikel; in welchem in eingehender Weise die verschiedenen Verbindungslinien zu Wasser und zu Lande nach den Küsten China's und Japan's von ihrer ersten primitiven Entwicklung bis zur Gegenwart geschildert werden, ferner die am dortigen Handel beteiligten Dampfschiffslinien und die zu deren Schutz stationierten Kriegsschiffe der verschiedenen Nationen tabellarisch und übersichtlich dem Leser vorgeführt werden. Wir wollen einen kurzen Auszug der umfangreichen Arbeit zum Ausdruck und zur Kenntniss unserer Leser bringen.

Unter Verbindungswegen zwischen Europa und dem fernen Osten ist in erster Linie der am meisten zu diesen Fahrten benutzte Suez-Kanal erwähnt, wobei der Verfasser die grossen Strapazen während der Fahrt durch das Rote Meer in Erwägung zieht, jedoch der Ansicht ist, dass in Anbetracht der erzielten Abkürzung des Weges diese sich auf einige Tage beschränkenden Strapazen mit in den Kauf genommen werden müssten. In zweiter Linie wird der Weg über Amerika einer längeren Besprechung unterzogen, wobei es sich lediglich um Reisende und Post handeln kann, da der Gütertransport in Folge der hohen Frachtsätze auf amerikanischen Eisenbahnen zu kostspielig und ausserdem das mehrmalige Umladen in Betracht zu ziehen sei, wodurch die Güter nebenbei noch beschädigt werden können. Die Vor- und Nachteile beider Fahrgelegenheiten werden mit einander verglichen und der ersteren, also durch den Suez-Kanal vom Verfasser der Vorzug gegeben, weil sich dort dem Reisenden mehr Abwechslungen und grössere Bequemlichkeiten bieten, als bei der Fahrt über Amerika. Ausserdem wird, seitdem die neuen schnellen Bremer Postdampfer von der Barbarossa-Klasse die Verbindungen mit der asiatischen Küste aufrecht erhalten, der ganze Unterschied zwischen beiden Routen nur 1—2 Tage zu Ungunsten der Suez-Kanal-Fahrer betragen, gegen 8—9 Tage mit anderen Linien.

Die einzig mögliche Verbindung durch Land-Beförderungsmittel ist die in einigen Jahren fertiggestellte Sibirische Eisenbahn, die sich jedenfalls in erster Zeit mit dem Transport der Post und einzelner Passagiere begnügen wird. Verkehren jedoch erst durchgehende Schnellzüge zwischen den ostasiatischen Endpunkten der Bahn und den europäischen Hauptstädten, dann dürfte die Zahl der sie benutzenden Reisenden gewaltig anschwellen und den Postdampfern in einem Masse Abbruch thun, dass eine gedeihliche Entwicklung dieser Linien in Frage gestellt wird. Die Japaner haben mit klugem und scharfem Verstand sofort eingesehen, dass ihre wirtschaftliche Entwicklung durch sibirische Vollbahnen ausserordentlich gehemmt werde, deshalb sind sie der gut gemeinten Empfehlung seitens der Engländer durch Bauen grosser Passagier- und Frachtdampfer sofort nachgekommen.

Der zweite Abschnitt dieses Werkes führt dem Leser, wie schon erwähnt, die verschiedenen Dampferlinien mit Ost-Asien vor, wobei drei verschiedene Verbindungen unterschieden werden, nämlich die europäische, die amerikanische und die asiatische. Die Tabellen dieser Linien geben den Namen der Gesellschaft an, durch deren Schiffe der Verkehr ausgeübt wird, die verschiedenen Anlaufhäfen, die von der jeweiligen Regierung bezahlte Subvention, die vertragsmässige Geschwindigkeit der Schiffe, die Häufigkeit der Fahrten, die Reisedauer und den Fahrpreis in der ersten Kajüte; diese Angaben lassen also an Uebersicht nichts zu wünschen übrig. Gewiss interessirt es unsere Leser bei dieser Gelegenheit die Höhe der verschiedenen Subventionsgelder zu erfahren, wie sie den einzelnen Linien zu Theil werden. Wir nennen die Linien in folgender Ordnung. Deutsche Linien erhalten jährlich von der Regierung eine Subvention von 2 170 000 .M., englische 5 432 500 .M., französische 4 868 026 .M., italienische 1 452 195 .M., nieder-

ländische 707 200 .M., österreichische 1 225 484 .M., russische 1 500 000 .M., spanische 1 510 235 .M. und dänische 224 000 .M. Diese eben angeführten Linien hatten alle ihren Ausgangshafen in Europa, nach diesen sind die amerikanischen Verbindungen erwähnt, wo nur die Canadian-Pacific-Linie mit einer jährlichen Subvention von 1 230 000 .M. in Betracht kommt. Die einzige asiatische subventionirte Linie ist die bekannte Nippon Yusen Kaisha mit 10 625 000 .M. jährlichem Zuschuss vom japanischen Staate. Hierbei muss erwähnt werden, dass die von den einzelnen Regierungen ihren heimischen Dampfergesellschaften gezahlten Subventionen in erster Reihe von der Häufigkeit und Schnelligkeit der Fahrten abhängt, ausserdem spielen die kürzere oder längere Entfernung zwischen den Endhäfen, sowie die mehr oder minder strengen Vorschriften über die innezuhalten- de Pünktlichkeit in den Ankunfts- und Abgangszeiten beim Veranschlagen der Subventionsgelder eine gewisse Rolle. Was die Häufigkeit der Fahrten anbelangt nehmen englische Linien den ersten Platz ein, die grösste Geschwindigkeit sollen französische Dampfer aufweisen und in der Pünktlichkeit der Ankunfts- und Abgangszeiten stehen die Schiffe des Norddeutschen Lloyds unübertroffen da. Wären die oben erwähnten Bedingungen, welche den subventionirten Dampfern auferlegt werden zur schnellen und strikten Beförderung von Post, Passagieren und Ladung nicht im Interesse der gegenseitigen Besprechungen und in Folge der zunehmenden Konkurrenz erforderlich, so könnte man wohl leicht die Frage aufwerfen, wesshalb 31 Millionen Mark Subventionen bezahlt werden, da die gewöhnlichen Frachtdampfer an der asiatischen Küste mit Erfolg ohne irgend welche Unterstützung bestehen können.

In einem dritten Abschnitt des Artikels wird der Schutz des Handels an der ostasiatischen Küste besprochen, den, wie schon erwähnt, die an jener Küste befindlichen Kriegsschiffe der verschiedenen Länder bilden. Die englische Kriegsflagge ist natürlich in vorwiegender Mehrzahl in Anbetracht der grossen und umfangreichen Interessen die das britische Reich dort zu wahren hat vertreten; es sind permanent 31 verschiedene Kriegsschiffe und 6 Torpedoboote mit einer Besatzung von 6760 Mann in jenen Gewässern stationirt. Nächst England ist am stärksten Russland durch seine Seemacht vertreten, im Ganzen mit 30 Schiffen und 7 Torpedobooten, welche eine Besatzung von 5150 Mann führen; dann kommt Spanien mit 39 Schiffen, jedoch zum grössten Theile nur kleine für die Küstenbewachung dienende Kanonenboote mit 2714 Mann Besatzung; Frankreich mit 7 Schiffen und 1282 Mann; Vereinigte Staaten mit 6 Schiffen und 1282 Mann; Deutschland mit 5 Schiffen und 1811 Mann; Holland mit 5 Schiffen und 1418 Mann und Oesterreich-Ungarn mit 2 Schiffen und 530 Mann. Die Gesamtzahl der zum Schutze nationaler Interessen in Ost-Asien versammelten Kriegsschiffe beträgt zur Zeit 138 mit fast 1500 Geschützen und 21 000 Mann Besatzung. Die Anzahl der in den Tabellen angeführten Postdampfer bezieht sich auf 158. Die in den an der Küste beschäftigten Kriegs- und Handelsschiffe angelegten Kapitalien erreichen die Höhe von einer Milliarde Mark.

Zum Schluss sagt Herr Busley sehr richtig: „Nun lässt sich doch nicht gut annehmen, dass die verschiedenen Seemächte derartige gewaltige Kapitalien festlegten, um nur „der schönen Augen der Asiaten“ willen den Verkehr mit ihnen aufrecht zu erhalten! Sehr viel näher liegt der Schluss, dass die einzelnen Völker in Ostasien entweder ein grosses Absatzgebiet für die Erzeugnisse ihrer heimischen Gewerbe zu finden hoffen, oder dass sie die dortigen Landesprodukte, sei es zum direkten Verbrauch, sei es zur Veredelung eigener Fabrikate, nöthig haben. Man braucht hierbei nicht an die Industrie allein zu denken, auch die Landwirthschaft ist dabei theilhaftig, denn anders ist es nicht erklärbar, wie ackerbautreibende Länder mit einer verhältnissmässig geringfügigen Industrie,

z. B. Oesterreich und Dänemark auf den Gedanken gekommen sind, eine subventionirte Postdampferlinie nach Ostasien zu unterhalten."

## Quarantänezeit in Mauritius.

Wir hatten in No. 22 unserer Zeitschrift Gelegenheit den Lesern mitzutheilen, dass in Häfen Grossbritanniens die Quarantänenvorschriften, angesichts der asiatischen Pestgefahr, sehr liberal im Gegensatz zu anderen Ländern gehandhabt würden. Wir erfahren jedoch, dass die den Angelsachsen angeborene Sorglosigkeit in Betreff dieser Sache nicht in den Häfen der Kolonien ihre Bestätigung findet; wenigstens nicht in Mauritius. In Port Louis, der Hauptstadt der einsamen Insel im Indischen Ocean, sind die mit dem Belegen der Quarantäne betrauten Behörden entgegen gesetzter Meinung wie ihre Kollegen im Mutterlande.

Zwei Schiffe, ein englisches und ein deutsches, haben zu ihrem grossen Nachtheil Gelegenheit gehabt, mit den Quarantänebehörden der Hauptstadt in Berührung zu kommen; ein drittes Schiff, die englische Bark „Governor“, ist derart auf unverantwortliche Weise mit zeitweiligem förmlichen Beschlag belegt, dass der Kapitän Mr. Bebenner sich veranlasst sah Beschwerde beim britischen Minister für die Kolonien einzureichen. Das deutsche Schiff, der Dampfer „Donar“, wandte sich, als die ursprünglich festgesetzte Quarantänezeit von 21 Tagen um 14 Tage ohne jede Begründung verlängert wurde, an „The High Court of Mauritius“ und erreichte bei diesem Gerichtshof einen zu seinen Gunsten entschiedenen Urtheilsspruch. Die Beschwerde konnte, wie schon erwähnt, erst nach der zuerst vorgeschriebenen Quarantänezeit geltend gemacht werden, deshalb hatte das Urtheil in Folge der langwierigen Verhandlungen für die Abkürzung der Liegezeit nur geringe Bedeutung.

Die „Governor“, welche vergeblich beim „High Court of Mauritius“ gegen das Vorgehen der Quarantänebehörden vorstellig geworden, war der übertriebenen Aengstlichkeit und Willkür — wenn nicht Dummheit — dieser staatlichen Körperschaften preisgegeben. An Bord des Schiffes hatte sich während einer 40tägigen Reise von Bombay keine mit der Pest verwandte Krankheit eingestellt; jedoch gehörte zur Besatzung des Schiffes ein mit Schwindsucht befallener Mann, dessen Uebel schon seit November vorigen Jahres datirte, während das Schiff erst im December Bombay verlassen hatte. Beim Einlaufen in Port Louis, als die Mannschaft des Schiffes vom Quarantänearzt inspiciert wurde, schenkte der Sanitätsbeamte dem schwindsüchtigen Manne, der bettlägerig war, weiter keine Beachtung, sondern belegte das Schiff auf vorherige Veranlassung seiner Behörde mit einer dreiwöchentlichen Quarantänezeit, die vom 17. Januar dem Ankunftsstage bis zum 9. Februar dauern sollte. Am 27. Januar, an einem Freitage, starb der Schwindsüchtige, worauf der Kapitän den Quarantänearzt sofort von dem Vorfall in Kenntniss setzte, jedoch bis zum Sonntag Mittag auf die Ankunft des Beamten warten musste. Mittlerweile war aber die Leiche in hochgradige Zersetzung übergegangen. Beim Konstatiren der Todesursache, die nach Ansicht des Arztes ein Seciren der Leiche nothwendig machte, verletzte sich dieser, in Folge der unruhigen Bewegungen des Schiffes, mit seinem Secirmesser und erlitt hierdurch eine starke Blutvergiftung, die jedoch keine nachtheiligen Folgen hatte. Die Ursache des beklagenswerthen Ereignisses wurde leider nicht in dem eben geschilderten Sinne von den Quarantänebehörden aufgefasst oder aber vom Arzt in anderer Weise gemeldet, genug, man war der Meinung der Verstorbene sei durch die Pest dahingerafft, und der Arzt beim Untersuchen der Leiche angesteckt. Trotzdem also nach Ansicht der Behörden der Quarantänearzt durch Seucheninfection erkrankt war, gestattete man ihm nach seiner Wiederherstellung, die in wenigen Tagen erfolgte, das Schiff zu verlassen und mit den Seinen in Verkehr zu treten. Der Besatzung des Schiffes jedoch, deren Angehörige in grosser

Mehrzahl in Port Louis wohnten, war auf das Strengste jede Kommunikation mit dem Lande verboten. Anfangs Februar wurde der Sohn Kapitän Brebner's, der in Port Louis ansässig gewesen, dort begraben; dem Schiffsführer jedoch, trotz wiederholter Gesuche nicht gestattet seinem Kinde die letzte Ehre zu erweisen.

Wenn Mr. Brebner, der zugleich Rheder seines Schiffes ist, über die Art der Behandlung unwillig wurde und sich, nachdem seine berechtigten Klagen von dem einheimischen Gericht abgewiesen, an die höchste Instanz des britischen Reichs, die ihm, als Angehöriger einer englischen Kolonie, zugänglich ist, wendet so kann ihm das Niemand verargen. Ebenso wenig ist es zu verurtheilen, wenn der Kläger, um mehr Beweismaterial in Händen zu haben, die Fälle des deutschen Dampfers „Donar“ und des englischen Dampfers „Cashmere“ zu Hilfe nimmt und ihrer beim Kolonialminister Erwähnung thut. Ganz abgesehen von der Ungerechtigkeit, womit dieser Fall gekrönt ist, liegt für die englische Besatzung die Gefahr nahe den blühenden Handel mit Bombay zu verlieren. Denn welcher Rheder wird sein Schiff in einen Hafen senden, wo Despotismus und Dummheit der Beamten nach Willkür herrschen!

Das jüngst von Dr. Collingridge in London herausgegebene Buch über das Quarantänewesen Englands sollte den Beamten der Insel Mauritius zur täglichen Lektüre übermittelt werden, vorausgesetzt, dass die mit der Ausführung des wichtigen Quarantänewesens betrauten Beamten des Lesens kundig sind, was nach ihrer, gelinde gesagt, unverantwortlichen Handlungsweise wohl in Zweifel gestellt werden kann. — Machen sich ausländische Behörden eines ähnlichen Fehlgriffs schuldig und führt das damit in Zusammenhang stehende Schiff die britische Flagge, so ist John Bull schnell bereit, den Fall nach Möglichkeit aufzubauschen und an die Oeffentlichkeit zu bringen, wobei niemals unterlassen wird, die eigenen Einrichtungen bis zum Ueberdruß zu loben. Wir sind neugierig, ob die englischen Blätter, die sich mit dieser Sache beschäftigen werden — oder auch nicht — objectiv genug sind, das Auftreten der Quarantänebehörden gebührend zu tadeln.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Hamburg.

Strandung des deutschen Vollschiffes „Maipo“ betreffend. Am 25. März 1897 um 1 Uhr Nachts lothete man 17 Faden Wasser, grauen Sand, und passirte während der folgenden Zeit mehrere Fischer. Einige Minuten vor 2 Uhr erblickte man in O. z. N. per Compass ein weisses Feuer und nahm an, da es nicht heller und grösser als die Fischerfeuer war, es sei auch ein Fischerfahrzeug. Man luvte an bis N.O., um von dem vermeintlichen Fischerfahrzeuge frei zu kommen. Das Feuer blieb in derselben Richtung, man kam aber, so schien es, dem Fischerfahrzeug etwas näher. Da häufig die Fischer beim Segeln nur ein helles Licht zeigen, so nahm der wachhabende erste Steuermann Külsen an, es sei ein Fischer, welcher mit dem „Maipo“ lag, und liess das Schiff wieder auf den Kurs kommen. Um 2<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr sass das Schiff mit einem Male fest. Die Luft war hässig. Man versuchte mit vollen Segeln über die Bank hinwegzusegeln, da dies aber nicht gelang, so nahm man auf Ordre des Kapitäns Thedens, der auf die Meldung des Steuermannes Külsen, dass das Schiff festgerathen sei, sofort an Deck geeilt war, die Segel weg und versuchte dieselben festzumachen, was auch bis auf Vor- und Grossbramsegel, sowie Unterarmsegel und Fock gelang. Man liess die Segel lose hängen; die Bramsegel zerrissen total. Man gab Nothsignale, da das Schiff anfang heftig zu stossen, so dass die Masten furchtbar schüttelten. Gegen 5 Uhr kam ein Lootsenfahrzeug und rief der Besatzung des „Maipo“ zu, das Schiff so schnell wie möglich zu verlassen, da es jeden Augenblick aufbrechen könne, was man auch bei dem heftigen Stossen desselben ein-



sah. Der Kapitän liess ein Boot aussetzen und den zweiten Steuermann Breckwoldt mit 8 Mann an Bord des Lootsenkutters fahren, mit der Ordre zurückzukommen und mehr von der Mannschaft zu holen; letzteres wurde ihm jedoch von den Lootsen verwehrt, da es zu gefährlich sei. Das Schiff erhielt sodann schwere Brechseen über und stiess furchtbar, sodass man jeden Augenblick fürchtete, die Masten würden fallen. Man versuchte noch, ein anderes Boot über Bord zu setzen, was jedoch durch die Brechseen verhindert wurde. Gegen 7 Uhr sah man dann ein Rettungsboot im Schlepptau eines Dampfers auf den „Maipo“ zukommen, bemerkte aber auch zugleich dass das Schiff flott wurde, worauf man mit dem Rest der Mannschaft an Bord einige Segel setzte und nach der Rinne des Fahrwassers steuerte. Der Lootsenkutter steuerte später voraus und brachte den „Maipo“ nach Nieuwedding Rhede. Dann kam ein Lootse an Bord, und liess man auf dessen Ordre den Steuerbordanker fallen. Da ein schwerer Strom ging, stoppte die Kette nicht, sondern sprang stets über die Trommel. Von dem starken Stossen zerbrach das Spill. Die Kette war bis auf den Tramp ausgelaufen. Das Feuer, welches man gesichtet hatte, war das Feuer von Kykduin. Das Schiff war dicht geblieben, doch waren die Grosswanten ziemlich los geworden.

Kapitän Thedens hatte um 12 Uhr Nachts, als er sich in die Kajüte begab, die Ordre gegeben, ihn zu wecken, wenn Feuer in Sicht kämen oder sonst etwas passirte. Von dem Festgerathen des Schiffes hatte derselbe in der Kajüte nichts verspürt. Es ist ihm unerklärlich, wie es möglich gewesen, dass sein Schiff mit dem gegebenen Kurs und bei der Windrichtung und dem schönen Wetter nach der Strandungsstelle hat gelangen können. Das Schiff ist 19 bis 20 Seemeilen östlicher gerathen, als er nach dem gesteuerten Kurs annehmen musste, und ist es daher unbegreiflich, wie man mit dem Schiff so weit südlich gekommen ist, da dasselbe vom Mittag des vorhergehenden Tages an immer nördlicher als Kurs hingegangen war.

Hiermit wurde die Beweisaufnahme geschlossen und führte der Reichskommissar sodann aus: Die Strandung des Schiffes „Maipo“ hat der Steuermann Külsen dadurch herbeigeführt und verschuldet, dass er während seiner Wache Kurse hat steuern lassen, die das Schiff nothwendigerweise auf Strand führen mussten. Durch sein Verhalten, seine Handlungsweise als Wachhabender hat Külsen dargethan, dass ihm auch die Befähigung für den Steuermannsdienst fehlt.

Beim verehrlichen Seeamt stelle ich den Antrag, dem Steuermann Külsen die Befugniss zum Betreiben des Schiffergewerbes und zum Betreiben des Steuermannsgewerbes zu entziehen.

Das Seeamt entschloss sich, noch fernere Zeugen zur Verhandlung zu laden, auf Grund deren Aussagen es erst ermöglicht wäre, ein Urtheil zu fällen. Aus einem von der Direktion der Seewarte eingegangenen Schreiben war über die Compasse der „Maipo“ folgendes hervorgehoben: In dem Schiffsjournale sind eigentliche Angaben über die Deviation des Regelcompasses nicht gemacht, doch ist hier und da unter Bemerkungen die Gesamtmisweisung angegeben, und findet sich bei der Aufmachung des Bestecks die zur Verwandlung des missweisenden Gesamtkurses in wahren Kurs angewandte Misweisung jeden Mittag verzeichnet. Wenn nun auch das ganze Journal etwas nachlässig geführt zu sein scheint und die Spalten: Abtrifft, Misweisung und örtliche Ablenkung nie ausgefüllt und demnach für jeden einzelnen Kurs nicht in Rechnung gezogen sind — es finden sich nur im südatlantischen Ocean und in der Nähe von Cap Horn einige wenige Angaben über örtliche Ablenkungen —, sodass unter Spalte „wahrer Kurs“ der missweisende Kurs, beziehungsweise Compasskurs zu verstehen ist, so scheint doch wenigstens die Gesamtmisweisung des Regelcompasses häufiger beobachtet und der Compass unter Controle gehalten zu sein. Die verhältnissmässig geringen Abweichungen zwischen den

Ortsbestimmungen nach Loggerechnung und den astronomischen Beobachtungen lassen ausserdem auf ein gutes Arbeiten der Compasse schliessen. Man wird deshalb, wenn auch das ganze Verfahren ein ungenaues und oberflächliches ist, annehmen können, dass die im Mittagsbesteck jedesmal angegebene Misweisung im Mittel die Gesamtmisweisung für den missweisenden Gesamtkurs sein wird. Unter Zugrundelegung der neuesten Misweisungskarte von 1895 ergibt sich aus der jedesmaligen Deviation für den betreffenden Kurs während des letzten Theiles der Reise im nordatlantischen Ocean, dass im nordöstlichen Quadranten vorwiegend eine östliche Deviation von  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  Strich, im südöstlichen Quadranten eine westliche Deviation von nahe demselben Betrage vorhanden ist; auf Ost- und Nordkurs wird die Deviation nahezu = 0. Daraus geht hervor, dass für die Rückreise im nordatlantischen Ocean eine halbkreisartige Deviation (Coefficienten B. und O.) fast gar nicht vorhanden war, da sich die Deviation nur auf die für alle Gegenden der Erde constante quadrantale Deviation (Coefficient D.) von einem Betrage von  $\pm 4$ — $5^\circ$  beschränkte. Dies wird durch die am Bord der „Maipo“ vorgenommenen Intensitäts- und Deviationsbeobachtungen auf NW. Kurs bestätigt. Diese ergeben die halbkreisartige Deviation von nur sehr geringem Betrage, und da die quadrantale Deviation nicht compensirt war, so muss dieselbe gemäss der Grösse des Schiffes und dem Aufstellungsorte des Compasses  $\pm 4$ — $5^\circ$  betragen. Die Aufstellung der Compasse und die Compensation der Deviation ist eine gute und regelrechte. Die Compasse selbst sind von der Firma Ludolph in Bremerhaven geliefert und nach dem bei den Beobachtungen benutzten Reservecompass von guter und richtiger Construction. Die auf der Rückreise des Schiffes gebrauchten Compasse waren verschlossen, sodass nicht constatirt werden konnte, ob Spitze und Stein noch in Ordnung waren. Nach den angestellten Untersuchungen und den eigenen Beobachtungen an Bord des Schiffes im atlantischen Ocean kann es nun keinem Zweifel unterliegen, dass in der Nordsee auf dem gesteuerten Kurse NO20. der Regelcompass eine Deviation von mindestens  $\frac{1}{4}$  Strich Ost gehabt haben muss. Die im Journal am 24. März angegebene Gesamtmisweisung von  $18^\circ$  W., woraus bei  $16^\circ$  richtiger Misweisung eine Deviation von  $2^\circ$  W. resultiren würde, kann demnach nicht richtig sein. Entweder ist die Beobachtung falsch oder der Compass hat sich während der Beobachtung nicht genau eingestellt. — Auch ist noch zu bemerken, dass bei dem Steuercompass die viertelkreisartige Deviation durch grosse eiserne Kugeln compensirt war, ebenso war ein Krängungsfehler durch einen vertical angebrachten Magnet compensirt. Der Fehler war jetzt, wahrscheinlich durch Abnahme des Schiffsmagnetismus, übercompensirt, sodass ein nicht ganz unbedeutender Krängungsfehler nach Luv resultirte. Wenn nun die halbkreisartige Deviation beim Steuercompass ebenso wie beim Regelcompass compensirt war, so musste, besonders wenn das Schiff etwas nach Steuerbord überlag, der Steuercompass auf nord-östlichem Course östlicher anliegen als der Regelcompass. Beim Regelcompass ist nach den angestellten Beobachtungen ein Krängungsfehler von nennenswerther Grösse für unsere Breiten nicht vorhanden.

Der Spruch des Seeamts lautete, nachdem die Entscheidung noch einmal auf einen näher zu bestimmenden Termin verlegt war, folgendermassen: „Die Strandung des Vollschiesses „Maipo“ auf den Zuider Haaks-Gründen ist einestheils auf einen zu östlich gesetzten Kurs zurückzuführen, dessen östliche Richtung durch zu häufiges Abhalten nach Osten, um Fahrzeugen auszuweichen, vermehrt wurde, besonders aber darauf, dass Steuermann Külsen das Kykduin-Feuer während nahezu einer Stunde für das Feuer eines Fischerfahrzeuges ansah und durch zeitweiliges Abhalten bis zu 4 Strich das Schiff direkt auf den Strand laufen liess. Dem Steuermann Külsen wird die Befugniss zur Ausübung des Schiffergewerbes unter Belassung der Befugniss zur Ausübung des Gewerbes als Steuermann entzogen.“

## Vermischtes.

**Anmusterungen von Matrosen und Schiffsjungen.** Das 2. Heft der „Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs“ Jahrgang 1897 enthält Nachweisungen über die bei den inländischen Seemannsämtern im Jahre 1896 vorgekommenen Anmusterungen von Vollmatrosen und Schiffsjungen für die deutsche Handelsmarine. An Vollmatrosen wurden in diesem Jahre angemustert im ganzen 17 521, davon 3320 im Ostseegebiet und 14 201 im Nordseegebiet. Im erstgenannten Gebiete sind diese Anmusterungen seit 1891, in welchem Jahre 4000 vorgekommen sind, von Jahr zu Jahr zurückgegangen und nur im letzten Jahre gegen 1895 (3225) wieder etwas gestiegen, namentlich in den Häfen Memel, Königsberg, Wismar und Flensburg, wogegen in Danzig, Swinemünde, Lübeck und Kiel auch 1896 nicht unerheblich weniger Vollmatrosen angemustert wurden als 1895. Im Nordseegebiet ist die Zahl der fraglichen Anmusterungen gegen 1895 (14 650) etwas zurückgeblieben, am stärksten in Hamburg (7793 gegen 8588 im Jahre 1895), vermuthlich infolge der im November 1896 ausgebrochenen Arbeitseinstellungen. — Schiffsjungen (es sind nur solche gezählt, die Seefahrten auf Kauffahrtei-Schiffen bisher nicht gemacht hatten) wurden 1896 im ganzen 1740 angemustert, davon 571 im Ostsee- und 1169 im Nordseegebiet. Die Zahl dieser Anmusterungen ist seit 1890 (2388 und zwar 1003 im Ostsee- und 1385 im Nordseegebiet) fast ununterbrochen zurückgegangen, namentlich in den mittleren und kleineren Häfen. Die während des Jahres 1896 bezahlten Heuern berechnen sich durchschnittlich auf 1 Monat (neben Beköstigung) für die Vollmatrosen im ganzen zu 51  $\mathcal{M}$  74  $\delta$  (Ostseegebiet 47  $\mathcal{M}$  19  $\delta$  und Nordseegebiet 52  $\mathcal{M}$  77  $\delta$ ), für die Schiffsjungen zu 13  $\mathcal{M}$  69  $\delta$  (Ostseegebiet 14  $\mathcal{M}$  92  $\delta$  und Nordseegebiet 13  $\mathcal{M}$  6  $\delta$ ). Die Vollmatrosenheuern haben gegen 1895 (durchschnittlich 51  $\mathcal{M}$  47  $\delta$ ) wieder etwas zugenommen, weil im Herbst 1896 vorübergehend die Schiffsfrachten und die Nachfrage nach Schiffsräumen günstig waren; dagegen haben die Schiffsjungenheuern wie schon seit mehreren Jahren, so auch von 1895 (durchschnittlich 13  $\mathcal{M}$  98  $\delta$ ) wieder abgenommen.

Der verbreitete Gebrauch, dass hölzerne Schiffe in ihren Bilgen grosse Mengen Salz aufbewahren, um das Holz vor Faulniss zu bewahren, scheint in italienischen Häfen wenig bekannt zu sein, trotzdem diese Methode von Lloyds Register in jeder Weise anempfohlen ist. Wenn von der Unkenntniss dieses allgemein bekannten Gebrauchs in italienischen Häfen gesprochen wird, so sind in erster Linie die dort ansässigen Zollbeamten gemeint, welche ein von England kommendes, neu gesalzenes Schiff in steter Bewachung hielten, in der Annahme, die in den Bilgeräumen angehäuften Salzmassen sollen verkauft, also geschmuggelt werden. Nachdem den eifrigen Beamten von ihren höheren Vorgesetzten auf Veranlassung des britischen Konsuls die Verordnungen Lloyds Registers mitgetheilt und damit die Befürchtungen des Schmuggels aufgehoben waren, wurden die das Schiff bewachenden Zollbeamten natürlich entfernt. Jedoch ist es allen „gesalzenen“ Schiffen, die italienische Häfen anlaufen zu empfehlen, das zum Conserviren des Holzes an Bord befindliche Salz in der Storu-Liste mit aufzunehmen. Man geht auf diese Weise einer Menge Scheereien aus dem Wege und beunruhigt nicht unnöthiger Weise ausländische Behörden.

Eine der am wenigsten befahrenen und demgemäss unbekannten Routen ist die von Australien nach der Westküste Amerikas durch den Stillen Ocean. Bis jetzt war dem Seemann wenig von den Wind- und Stromverhältnissen dieser abgelegenen Gegenden bekannt, jedoch ist diesem Uebel durch die Herausgabe des Segelhandbuchs vom Stillen Ocean seitens der Deutschen Seewarte und durch monatlich publizierte Pilot Charts

vom Hydrographischen Amt zu Washington abgeholfen, denn beide Meteorologischen Institute beschäftigen sich in eingehender Weise mit diesem Thema. Es war schon von je her bekannt, dass die Route von Australien nach der Westküste durch den Stillen Ocean, wenn man mit den herrschenden Wind- und Strömungsverhältnissen vertraut war, viel mehr Hoffnung auf Erfolg, also auf eine schnellere Reise hatte, wie der um Cap Horn und Cap der guten Hoffnung gewählte Weg. Die Journale einzelner Schiffe bewiesen, dass derselbe Weg in gleicher Jahreszeit durch den Stillen Ocean in 43 Tagen Reisedauer zurückgelegt war, gegen 108 Tage bei Benutzung der drei Océane um die beiden gefährlichen Caps. Die beiden genannten Reisen wurden von dem norwegischen Schiff „Hiawatha“ und dem englischen Schiff „Cressington“ gemacht, von denen der Norweger die Route durch den Pacific-Ocean zu seinem Vortheil gewählt hatte. Aehnliche Reisedauern wiesen die englischen Schiffe „Duchess of Argyll“ von Newcastle N.-S.-W. nach San Francisco in 46 Tagen, die „Ming Don“ aus Borrowdale in 45 Tagen auf.

**Rostock.** Auf der Werft der Aktiengesellschaft „Neptun“ fand am 13. Juni der Stapellauf eines 3000 Tons grossen, für die Dampfercompagnie in Flensburg bestimmten Stahlfrachtdampfers statt. Das Schiff ist das grösste, welches seither auf einer mecklenburgischen Werft erbaut wurde. In der Taufe wurde dem Dampfer der Name „Dora“ beigelegt. Der Dampfer ist mit einem Sturndeck versehen, erhält eine Tripelexpansionsmaschine neuester Konstruktion und wird in etwa 6 Wochen abgeliefert werden, um dann auf transatlantischen Reisen, namentlich in der südamerikanischen Fahrt, beschäftigt zu werden. Die Dimensionen des Dampfers sind 290 Fuss Länge, 40,4 Fuss Breite und 18,7 Fuss Tiefe. Zur Zeit sind auf der Werft noch zwei grössere Frachtdampfer im Bau, das eine Fahrzeug, ein für Hamburg bestimmter Dampfer, wird in ca. 4 Wochen vom Helgen laufen, während das andere Schiff, ein von einer Rhederei in Wismar in Bau gegebener Frachtdampfer, voraussichtlich im September vom Stapel gelassen wird.

Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1. bis 31. Mai 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet. Totalverluste: bei Dampfern 1896 14, 1897 13; bei Seglern 1896 44, 1897 62. Beschädigungen: bei Dampfern 1896 260, 1897 228; bei Seglern 1896 146, 1897 154. Totalverluste im Mai 1897 nach Flaggen geordnet. Dampfer: britische 3, belgische 1, deutsche 2, französische 3, griechische 1, hawaiische 1, niederländische 1, spanische 1; Segler: amerikanische 3, argentinische 2, britische 17, dänische 1, deutsche 5, französische 8, norwegische 20, schwedische 2, spanische 1, unbekannte 3.

**Alte hölzerne Schiffe.** Das Alter, das gut gebaute hölzerne Schiffe im Stande sind zu erreichen, klingt, in Anbetracht der jetzigen eisernen und stählernen Schiffe, die heute als „greyhound“ des Oceans bewundert, im nächsten Decennium als Tramp fahren und zehn Jahre später als altes Eisen verkauft werden, fabelhaft und unglaublich. Es ist erst wenige Jahre her, als das Schiff, welches General Wolfe im Jahre 1759 nach Amerika brachte, zu Brennholz verbraucht ist; ein beinahe ebenso hohes Alter erreichte das im Jahre 1764 in Philadelphia gebaute Schiff „True Love“. Dieses dauerhafte und ausserordentlich stark gebaute Schiff kam zum ersten und letzten Male während seiner 109-jährigen Fahrt im Jahre 1873 nach Philadelphia, seinem Geburtsort, zurück, ging von dort nach England und dient seit dem October des genannten Jahres bis zum heutigen Tage als Kohlenschute. In Anbetracht der grossen Dimensionen, welche unsere modernen Schiffe einnehmen, ist es gewiss interessant, die Grössenverhältnisse der „True Love“ zu erwähnen. Ihre Länge betrug 96 Fuss, Breite 26 1/2 Fuss, Tiefe 19 Fuss und der Raumgehalt 296 R.-T. In Bezug auf

ihr Alter steht dem ebenerwähnten Schiffe das im Jahre 1765 für die englische Kriegsmarine gebaute Linienschiff „Victory“ wenig nach. Jedoch ist dieses schon seit Anfang des Jahrhunderts ausser Fahrt gestellt, nachdem es in drei Seekriegen dem Vaterlande grosse Dienste geleistet und in der Schlacht bei St. Vincent sogar als Flaggschiff fungirte. Das im Alter nächststehende Schiff in der britischen Marine ist der Zweidecker „Grampus“, der im Jahre 1784 gebaut und mit 74 Kanonen versehen, 1844 zur Glatdeckskorvette umgebaut wurde und heute noch zu Diensten als Schulschiff benutzt wird.

**Die Auswanderung über Bremen** betrug nach dem statistischen Bureau:

im Mai:	Deutsche	Andere	Zusammen
1897 . . . . .	1 174	4 282	5 456
1896 . . . . .	1 755	9 028	10 783
1895 . . . . .	2 034	8 232	10 266
1894 . . . . .	2 031	2 914	4 945
1893 . . . . .	5 834	11 551	17 385
vom Januar bis Mai:			
1897 . . . . .	3 740	13 971	17 711
1896 . . . . .	6 267	30 006	36 273
1895 . . . . .	6 306	19 505	25 811
1894 . . . . .	8 494	12 437	20 931
1893 . . . . .	18 420	28 711	47 131
und zwar:			
nach	1897	1896	1895
den Ver. Staaten . .	16 499	33 701	24 851
Brasilien . . . . .	163	1 635	54
den La Platastaaten .	461	193	560
dem übrigen Amerika	42	108	59
Afrika . . . . .	196	459	149
Ostasien . . . . .	43	55	39
Australien und Inseln	307	122	99

**Trockendocks in England.** Die grössten englischen Regierungswerften sind 592 Fuss lang, 82 Fuss breit und 33 Fuss tief, also eben gross genug, um Kreuzer von der Gattung der „Powerful“ bergen zu können. Wenn England nun grössere und schnellere Postdampfer baut, so ist wohl anzunehmen, dass andere Länder diesem Fortschritt auf dem Fusse folgen werden. Jeder ausländische Postdampfer wird aber mit Recht von der britischen Admiralität als ein möglicher, in einen Kreuzer verwandelter Feind betrachtet. Also müsste England noch grössere Kreuzer bauen und dementsprechend auch die Docks vergrössern. Gegenwärtig giebt es im Vereinigten Königreich nur vier Docks, die die „Oceanic“ aufnehmen könnten: das Empress-Dock in Southampton, 750 Fuss lang, 87½ Fuss breit; das Hafen-Dock in Birkenhead, 750 Fuss lang, 85 Fuss breit, das Clyde-Dock in Govan, 900 Fuss lang, 85 Fuss breit und das Alexandra-Dock in Belfast 825 Fuss lang, 80 Fuss breit. Diese Docks gehören Privatbedereien und würden daher nur in ausserordentlichen Fällen der Admiralität zur Verfügung stehen.

Die vom englischen Handelsamt herausgegebenen Verlust- und Beschädigungslisten englischer Schiffe, sowie die Verluste an Menschenleben, die sich an Bord englischer Schiffe zuge- tragen, sind der Oeffentlichkeit übergeben. Die Total-Verluste erstrecken sich auf 447 Schiffe mit 212 228 Tons, wovon die Anzahl der Schiffe um 82 gegen das Vorjahr vermindert, dagegen der Raumgehalt um 58 588 T. gestiegen ist. In Bezug auf das Durchschnittsmaass der verflorenen 20 Jahre ist eine Abnahme von 167 Schiffen und 2312 Tons zu verzeichnen. Die Anzahl der verlorenen Schiffe war 1896, mit Ausnahme von 1892, seit 20 Jahren die niedrigste, während die Höhe der Tonnage in Folge der zunehmenden Grösse der neugebauten Schiffe nicht in gleichem Maasse abgenommen; dieses unnatürliche Verhältniss ist durch den Uebergang des Seglers zum

Dampfer zu erklären. In welchem Maasse das Grössenverhältniss der Schiffe gegen früher zugenommen, lässt sich aus den Verlustlisten der Jahre 1876/77 ersehen, wo 645 Segler mit einem Raumgehalt von 164 074 Tons 320 Seglern mit 98 337 Tons des letzten Jahres gegenüberstanden; also genau die Hälfte der Schiffe, jedoch um ein Beträchtliches mehr als die Hälfte an Raumgehalt. Diesen 320 Seglern steht eine Durchschnittsanzahl von 498 während der letzten 19 Jahre gegenüber. In Bezug auf Dampfer ist, wie durch die beträchtliche Zunahme der Dampfer nicht anders zu erwarten war, ein entgegengesetztes Resultat zu verzeichnen. Im Jahre 1876/77 erlitten 85 Dampfer mit 58 387 Tons Raumgehalt Totalverluste, gegen 127 Dampfer mit 113 891 Tons des Vorjahres; also eine Zunahme von 50%, in der Schiffsanzahl und eine Verdoppelung der Tonnage. Diesen letzteren Zahlen steht während der letzten 19 Jahre ein Durchschnittsmaass von 125 Dampfern mit 88 728 Tons gegenüber. Die Jahre 1895/96 haben in Bezug auf vermisste Schiffe ein sehr günstiges Aussehen im Vergleich zu früheren Jahren; nur 46 vermisste Schiffe gegen 172 im Jahre 1881/82 und 118 in 1876/77 sind zur Anzeige gekommen. Von diesen 46 waren allein 38 Segler, während in 1881/82 über den Verbleib von 147 Seglern keine Auskunft gegeben werden konnte. — Totalverluste wurden im Jahre 1895/96 in 89 Fällen durch Kollision herbeigeführt. Der Verlust an Menschenleben bezifferte sich in derselben Zeitperiode auf 1808 Personen, wovon 1334 Seeleute und 474 Passagiere. Diese Angaben zeigen ein Abnehmen von 228 Seeleuten und eine Zunahme von 203 Passagieren gegen die veranschlagte Durchschnittszahl der letzten 20 Jahre; hierbei muss bemerkt werden, dass in Bezug auf die grosse Passagierzahl der Untergang der „Drummond Castle“ mit 247 Passagieren grossen Einfluss hat, ferner fanden durch die Kollision zwischen „On Wo“ und „Newchering“ 227 Personen ihren Tod in den Wellen.

**Die Zahl der Fischdampfer.** In Olsen's Fisherman Nautical Almanac für 1897 sind folgende Fischerdampfer für die einzelnen europäischen Länder mit Namen aufgeführt: Grossbritannien mit 822 Fischdampfern von 15 Tons aufwärts. (Haupthäfen Hull, Grimsby, Shields, Aberdeen, London, Edinburgh, Scarborough). Deutschland mit 98 Fischdampfern (die Zahl ist inzwischen über 100 Stück hinaus). Frankreich mit 17 Fischdampfern von 40 bis 170 Reg.-Tons (Haupthafen Dieppe 13 Stück, Boulogne 2, La Teste 2). Belgien 13 Fischdampfer von 38 bis 75 Reg.-Tons (Haupthafen Ostende 12 Stück, Antwerpen 1). Dänemark 2 Fischdampfer von 35 und 116 Reg.-Tons (von Kopenhagen). Holland 1 Fischdampfer von 62 Reg.-Tons (von Schiedam). Spanien 1 Fischdampfer von 45 Reg.-Tons (von Manila). Portugal 1 Fischdampfer von 57 Reg.-Tons (von Lissabon).

**Die ungefähre Gesammtlänge der in den Häfen Hamburgs vorhandenen Liegeplätze für Seeschiffe** betrug in den Jahren

	1882	1889	1895
a) an Plätzen	11 580 m	12 790 m	15 215 m
b) an den Quais	3 950 „	10 540 „	14 650 „

Da die Liegeplätze am Quai mindestens zu einem Drittel der Zeit von den Flussfahrzeugen zum Zwecke des Absetzens der gelöschten Waaren in Anspruch genommen werden, so wird angenommen, dass für die Seeschiffe nur zwei Drittel der unter b angegebenen Längen verfügbar bleiben. Nach dieser Rechnung stellt sich die Gesammtlänge der verfügbaren Seeschiffsliegeplätze an den Pfählen und an den Quais in den Jahren

	1882	1889	1895
auf	14 215 m	10 820 m	24 960 m.

Die Hamburgischen Häfen wurden benutzt in den Jahren:

1882	von 6189 Seeschiffen,
1889	„ 8070 „
1895	„ 9443 „



Hiernach würde, wenn die Zahl der bei uns verkehrenden Seeschiffe allein in Betracht kommen könnte, diese in geringerem Umfange gewachsen sein als die Länge der Seeschiffs-Liegeplätze, da die erstere von 1882 bis 1895 sich um ca. 52%, die letztere um ca. 76% vermehrt hat. Bekanntlich hat aber in dem zur Vergleichung gestellten Zeitraum eine ganz erhebliche Zunahme in der Tragfähigkeit, d. h. also in den Abmessungen der Schiffe stattgefunden. Der Raumgehalt der in Hamburg angekommenen Seeschiffe betrug

1882	1889	1895
3 030 900 Reg.-Tons	4 800 892 Reg.-Tons	6 812 394 Reg.-Tons,

wobei der Vergleichung halber die letzterwähnte Zahl noch nach der bis zum 1. Juli 1895 in Gültigkeit gewesenen früheren Schiffsvermessungsordnung umgerechnet worden ist. Es hat demnach von 1882 bis 1895 nach dem Raumgehalt berechnet eine Zunahme des Schiffsverkehrs um 125% stattgefunden. Von den drei für die Vergrößerung des Raumgehalts maassgebenden Factoren Länge, Breite und Tiefe der Schiffe kommt für die Ausnutzung der Liegeplätze im Hafen wesentlich nur die Vergrößerung der Längen in Betracht, da die Zunahme der Schiffsbreiten, wo sie überall stattgefunden hat, nicht erheblich erscheint; gerade in der Längenausdehnung haben aber die Schiffe am meisten zugenommen und zwar besonders auch deshalb, weil die Zahl der Dampfer gegenüber der Segelschiffe sich beständig vermehrt hat und weil Dampfschiffe erheblich länger sind als Segelschiffe von gleichem Raumgehalt. Nach den Feststellungen der Deputation für Handel und Schifffahrt wird angenommen, dass die durchschnittliche Länge der Seeschiffe sich seit 1882 um mindestens 30% vermehrt hat. Danach würde die Zahl der im Jahre 1895 hier angekommenen Seeschiffe für die Vergleichung mit dem Jahre 1882 um 30% zu erhöhen sein, d. h. von 9443 auf ca. 12 276, so dass sich der Bedarf an Liegeplatz-Längen von 1882 bis 1895 etwa verdoppelt, d. h. um 100% also in erheblich höherem Grade als der Zuwachs an Schiffs-Liegeplätzen vermehrt hätte. In ähnlichem oder vielleicht noch höherem Grade hat 1882 eine Zunahme der Fluss- und Hafenschifffahrt stattgefunden. Von der Oberelbe kamen an

1882	9 380 Fahrzeuge mit	1 435 443 t Tragfähigkeit
1889	12 385 " "	2 349 527 " "
1895	14 135 " "	3 076 421 " "

**Neuer Dampfer.** Die deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ hat bei der Firma Wigham Richardson & Co. in Newcastle on Tyne einen neuen Dampfer erbauen lassen, der den Namen „Sakkarah“ führend, in den nächsten Tagen im hiesigen Hafen erwartet wird. Die Grössenmaasse des Schiffes sind folgende: Länge zwischen den Perpendikeln 375 Fuss, grösste Breite 46 Fuss 4 Zoll, die Tiefe beträgt in der Mitte gemessen 29,7 Fuss. Der aus bestem Siemens Martin-Stahl erbaute und durchweg mit Doppelboden versehene Dampfer besitzt eine viercylindrige Maschine und zwei Doppelendekessel, die auf 14 Atm. concessionirt sind. Das Displacement beträgt bis zu dreiviertel der Tiefe in der Seite, 8432 Tons, wovon das Eigengewicht des Schiffes subtrahirt, das nutzbare Fassungsvermögen oder die Tragfähigkeit in Schwergut ergibt. Die „Sakkarah“ ist beim Germanischen Lloyd und auch beim British Lloyd für die höchste Klasse klassificirt, und der Dampfer wird für die Rhederei einen werthvollen Zuwachs insofern bilden, als die Gesellschaft alles aufgeboden hat, um ihn in den Kajüte- und anderen Einrichtungen derartig bauen zu lassen, dass der Dampfer „Sakkarah“ sich den besten Schiffen der Hamburger Rhedereien würdig zur Seite stellen kann.

Herr Inspector Kapt. H. Richter von der Agentur des Norddeutschen Lloyd hat am 14. Juni die Feier seiner fünf- und zwanzigjährigen Thätigkeit beim Norddeutschen Lloyd begangen. Der Jubilar trat am 14. Juni 1872 als vierter Officier

auf Dampfer „Main“ im Dienst, avancirte am 18. Januar 1884 zum Kapitän und wurde am 1. Oktober 1891 zum zweiten Inspector der Agentur ernannt. Zahlreiche Glückwünsche und Aufmerksamkeiten zeugen von der Zuneigung und Hochschätzung, deren sich der Jubilar in weiten Kreisen erfreut. — Aus Bremerhaven wird der „Weser-Ztg.“ gemeldet: Zu Ehren des Jubilars flaggten alle hier in den Häfen und auf der Rhede befindlichen Lloydsschiffe über die Toppen, ebenso hatten auch alle Lloydgebäude Flaggenschmuck angelegt.

Laut Mittheilungen der „Norsk Veritas“ sind im letzten Jahre 8 Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 2840 R.-T., darunter ein stählernes Schiff von 349 T., auf norwegischen Schiffswerften gebaut, während 28 hölzerne und 23 eiserne Segler mit 17 227 resp. 19 455 R.-T. für norwegische Rechnung auf fremden Baustätten vom Stapel liefen. Von Dampfern sind 2 hölzerne mit 376 R.-T. netto und 25 eiserne mit 3663 T. in Norwegen gebaut, dagegen 18 eiserne mit 18 123 T. in anderen Ländern, während 2 hölzerne, 25 eiserne und 3 stählerne angekauft sind; der Raumgehalt der gekauften Schiffe beträgt 399 T., 15 910 T. und 3024 T. Im Ganzen ist die Dampferflotte der norwegischen Kauffahrteimarine um 50 Schiffe mit 28 952 T. vergrössert, wohingegen bei Seglern eine Abnahme von 139 Schiffen mit 57 402 T. zu verzeichnen war. Seit Anfang dieses Jahres sind 14 Segler und 24 Dampfer, theils bereits in Fahrt, theils noch im Bau begriffen, von norwegischen Werften hergestellt.

## Kleine Mittheilungen.

Die vereinigte Dampfschiffsgesellschaft in Kopenhagen geht mit der Absicht um die Dampfer der „Tbingvalla Linie“ ihrem Schiffspark einzuverleiben.

Die Abrechnung der Neptun-Segelschiffs-Gesellschaft in Rotterdam wies für das Jahr 1896 eine Unterbilanz von 14 384 Gulden auf.

Nach officiellen statistischen Angaben vom 1. April d. J. besteht die dänische Handelsflotte aus 3199 Seglern mit 192 100 Tons Raumgehalt und aus 442 Dampfern mit 276 800 Tons Raumgehalt.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 16. Juni. Zur Aufnahme in den Verein wird ein Kapitän vorgeschlagen. Der Vorsitzende hält ein längeres Referat über die demnächste Neubesetzung eines Vertreters für die Seerberufsgenossenschaft. An der Wahl desselben beteiligten sich mehrere stimmberechtigte Vereine, man kam jedoch in Folge sich einstellender Meinungsverschiedenheiten zu keinem definitiven Resultat. An Eingängen lagen vor: der Jahresbericht des Stettiner Seeschiffersvereins, ferner ein Buch, die Schiffsdampfmaschine betreffend von M. Hampe aus Bremen; der Verfasser sendet dem Verein seine Arbeit zur Begutachtung und bittet um geneigtes Interesse. Der Vorsitzende macht den Vorschlag, ein Buch anzuschaffen, in welches die einzelnen Mitglieder verpflichtet sind, ihre Adressen einzutragen. Die Veranlassung zu diesem Vorschlag war die Mittheilung eines Festausschuss-Mitgliedes, nach dessen Angabe ca. 40 an Mitglieder gesandte Einladungen von der Post als unbestellbar zurückgesandt wurden. Ein Artikel aus No. 23 der „Hansa“, welcher die Rechte des Schiffers, Gratifikationen zu empfangen und Abzüge vom Heuerguthaben dersertirter Seelute zu machen, bespricht, wird verlesen, hieran schliessend knüpft sich eine längere Debatte über diesen Gegenstand. Das dem Verein vorliegende neue Hafengesetz für Hamburg soll in einer der nächsten Sitzungen eingehend besprochen werden. Ein

Mitglied spricht seine Verwunderung darüber aus, dass englische Dampfer beim Verholen oder Einlaufen in den Hamburger Hafen ausgiebigen Gebrauch von ihrer Maschine zum Schaden der sie passierenden Schiffe machen, weil sie nur von einem Schleppdampfer bugsirt werden, während deutsche Dampfer in den meisten Fällen im Tau von zwei Schleppern nur in sehr beschränktem Maasse ihre eigene Maschine in Anspruch nehmen. Der Redner bittet den Verein diesem Missstand gegenüber Stellung nehmen zu wollen.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 10. d. M. Nachdem die Aufnahme zweier neuer Mitglieder erfolgt, sowie die Austrittserklärung eines Mitgliedes bekannt gegeben war, wurden die Eingänge erledigt. Es lagen vor: zwei Schreiben vom Deutschen Nautischen Verein, betreffend Kommissionssitzungen über die Abänderung der Seemannsordnung. Ferner ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser. Der Vorsitzende machte sodann bekannt, dass der auf den 13. d. M. angesetzte Ausflug der Mitglieder des Vereins nachmittags 2 Uhr 20 Min. vom Venloer Bahnhof stattfinden werde. Dann referirte der Vorsitzende über die am 9. d. M. stattgefundene Versammlung der Vorstände der verschiedenen hiesigen Seefahrts-Vereine betreffs Wahl eines Beisitzers und dessen Stellvertreters zum Schiedsgericht für Unfallversicherung. Er erklärte, dass eine Eingung zwar noch nicht erzielt worden, dass aber Hoffnung vorhanden sei, dass die begründeten Wünsche der Seesteuerleute schliesslich doch Anerkennung finden. Hierauf folgte der Vortrag eines Mitgliedes über die neue Kaiserliche Verordnung zur Verhütung von Zusammenstössen von Schiffen auf See. Der Referent wies besonders auf die Unterschiede zwischen den bisherigen Bestimmungen und den neuerlassenen Verordnungen hin. Nach Beendigung des Vortrags sprach ihm der Vorsitzende den Dank der Versammlung für die klare und deutliche Darlegung dieser für die Seesteuerleute so wichtigen Angelegenheit aus. Nachdem hierauf noch eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrath vorgenommen worden war, wurde die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 16. Juni 1897.

Unser Frachtenmarkt verhält sich unverändert. Salpeterfrachten sind etwas fester. Einige Abschlüsse hiermit:

„Algoa Bay“ Salpeterplatz/Genua 21/3.  
 „Lindfield“ London/San Francisco 14/6 per Ton Cement.  
 „Parnassos“ Salpeterplatz/Hamburg 17/—.  
 „Colossie“ Newcastle N.S.W./Mollendo 14/6, Kohlen.  
 „Noreg“ Cardiff/Montevidéo 15/6, Kohlen.  
 „Loin“ „/Beira 24/— 800 T. d. w.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 4. Juni 1897.

Die Nachfrage nach Dampfern für volle Getreideladungen war während der verflossenen Woche sehr gering, sodass es geradezu unmöglich ist, ausser zu den miserablen Raten des letzten Berichts, Dampfer zu verfrachten. Eine bis jetzt ungedeckte Nachfrage nach mittelgrossen Booten f. Cork f. Ord. mit August Beladung, für die vielleicht 3s zu erreichen sind, ist zu verzeichnen, jedoch besteht wenig oder kein Bedarf für die dazwischen liegenden Monate. Grosse Dampfer finden, um einen Schatten willigere Raten in der Fahrt mit Brettern vom St. Lorenz-Strom. Bauholz-Frachten vom Golf behaupten sich fortgesetzt gut, zu früheren Abschlüssen. Die Charters für Kistenöl zeigen in Folge der spärlichen Aussichten für Heimfrachten vom fernen Osten eine etwas weichende Tendenz;

die für diese Fahrt angebotene Räume übersteigt die augenblickliche Nachfrage. — Seit unserem letzten Bericht haben Abschlüsse von besonderem Interesse in unserem Segelschiffmarkt nicht stattgefunden; der Markt bleibt bei leichtem Angebot von ladefertigen Schiffen und solchen auf Ankunft ruhig aber fest. Die Raten zeigen nach keiner Richtung eine bemerkenswerthe Veränderung.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	17½ d.	8/9	8/	9/a10
London, Dpfr.	21½ d.	15/	8/9a10/	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	21½ d.	15/	8/	15/a17/6
Bristol	21½ d.	15/	11/3	17/6
Hull	3d.	15/	12/6	15/
Leith	31½ d.	15/	11/3	17/6
Newcastle	3d.	20/	12/6	15a17/6
Hamburg	45 ø	75 ø	14 cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	18 cts.	13 cts.	12a16c.
Amsterdam	7c.	18 cts.	13 cts.	12a16c.
Copenhagen	2/6	21/3	16/3	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	30c.	\$ 8.
Antwerpen	3d.	17/6	12/6	17/6a20/
Bremen	45 ø	22c.	16 c.	12c.
Marseille	2/	20/	17/6	20.a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 12c. — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Copenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 1½ d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	U. K.	Direct, Continent, Shanghai.
Getreide per Dpfr.	2/7½	2/7½	2/4½	2/7½	....
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/a2 9	....	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	....	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	19 c.	18c.	17½ c.	....	21c.

### Büchersaal.

Das Segelhandbuch für den Stillen Ocean, herausgegeben von der Deutschen Seewarte, im Verlag von L. Friederichsen & Co. in Hamburg ist Ende vorigen Monats erschienen und giebt aufs Neue kund, wie andauernder Eifer, erfahrungsmässige Umsicht und unermüdlicher Fleiss mit einander bestrebt gewesen sind, dem deutschen Seemann ein unschätzbares Hilfsmittel an die Hand zu geben. Die Deutsche Seewarte, der der deutsche Seemann in vielen Fällen sichere nautische Hilfsmittel verdankt, die seinen schweren Beruf erleichtern sollen, hat bei vorliegendem Werke in gleicher Weise, wie für den Atlantischen und Indischen Ocean keine Mühe gescheut, das ihr reichlich von deutschen Seeleuten zur Verfügung gestellte Material nach Kräften zu benutzen und zur Anwendung zu bringen. Ausser eingehenden Erörterungen und Erklärungen über physikalische Verhältnisse, Meerestiefen, Meeresströmungen, Temperatur-Vertheilung und über specifisches Gewicht des Seewassers im Grossen Oceano, welche Abhandlungen neben Besprechungen der Wind- und Witterungsverhältnisse des offenen Meeres und der an den Küsten gelegenen Gegenden, den ersten Theil des Werkes bilden, befasst sich der zweite Theil mit Segelanweisungen für die verschiedenen Routen auf Grund der im ersten Theil gegebenen Darlegungen. Beim Verfassen des ganzen Werkes sind die Ergebnisse der letzten Forschungen in jeder Weise zur Benutzung herangezogen, sodass das Segelhandbuch für den Stillen Ocean mit Recht beanspruchen kann, auf dem neuesten Standpunkte wissenschaftlicher Forschung zu stehen. Da, wie schon erwähnt, auch bei diesem Buche, wie bei seinen Vorgängern, deutsches Material in hervorragender Weise zur Anwendung gekommen ist, hat man die volle Berechtigung, ohne sich dem Chauvinismus zu ergeben, das Segelhandbuch ein nationales Werk zu nennen. C. S.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 26.

Hamburg, den 26. Juni

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die Statistik des Bestandes der deutschen Kauffahrteiflotte (Schluss.) — Statistische Angaben der Handelsbeziehungen Hamburgs im Jahre 1896, sowie aller deutschen Häfen während der Jahre 1875, 1891, 1894, 1895. — Die Haftbarkeit des Rheders nach Eintritt von Schiffsunglücksfällen bei verschiedenen Nationen. — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Bremen hatte am 19. Juni Gelegenheit ein für seine Bedeutung als Seestadt höchwichtiges Fest zu feiern, denn vor 50 Jahren fand von diesem Hafen die erste Dampfschiffahrtsverbindung zwischen Deutschland und Amerika, jedoch nicht allein von Deutschland, sondern vom Kontinent überhaupt, statt. Die H. B.-H. berichtet darüber: „Diese Eröffnung des ersten Dampfschiff- und Postverkehrs fand am 19. Juni 1847 statt, als der vornehmlich mit Hülfe Bremens ins Leben gerufenen „Ocean Steam Navigation Co.“ angehörende erste Dampfer „Washington“ auf der Rhede von Bremerhaven erschien und mit ungeheurem Jubel begrüßt wurde, also neun Jahre vor dem Ablassen des ersten Hamburger Dampfers „Borussia“ nach New York. Mit der Einrichtung dieser Linie wurde zugleich der erste und directe Postdampferverkehr zwischen Deutschland und Amerika über Bremen geschaffen, der unter den weiterhin gewährten Erleichterungen sich im Laufe der verflossenen Periode zu dem heutigen ungeahnten Umfange entwickelte. Als Nachfolger der „Ocean Steam Navigation Co.“ wurde wenige Jahre später der „Norddeutsche Lloyd“ in Bremen etablirt. Die Eröffnung des regelmässigen transatlantischen Dampferverkehrs zwischen dem europäischen Kontinent und dem fernen Westen bildet ein unvergängliches Ruhmesblatt in der Geschichte hanseatischen Unternehmungsgeistes.“

Der französische Rheder und Kaufmann glaubt sich in seinen Rechten und seiner Existenz durch den ausländischen Konkurrenten bedroht, deshalb greift in den betreffenden Berufsklassen eine grosse Erregung um sich. Um diesen Gemüthszustand längere Zeit erfolgreich aufrecht erhalten zu können sucht man, da der Ausländer nicht verantwortlich gemacht werden kann, nach einen anderen Prügeljungen, hierzu scheint sich der eigene Staat am besten zu eignen. Dies ist zwar ein sehr einfaches jedoch ganz zweckloses Mittel die gewünschten Besserungen zu erzielen. Die der „grande nation“ angehörigen Romanen mögen in Kunst, Litteratur und Wissenschaft in mancher Beziehung anderen zivilisirten Nationen gleichkommen, eine Veranlagung jedoch ihre überseeischen wie inländischen Handelsbeziehungen heben zu können, sucht man bei ihnen vergebens. Keinem Rheder und Schiffbauer eines anderen Volkes wird eine Begünstigung und Bevorzugung vor anderen Berufsständen in dem Maasse vom Staate zu Theil wie sie in Frankreich üblich ist; statt, dass nun aber die Regierung bei ihren Bürgern Dankbarkeit oder wenigstens Anerkennung für diese Privilegien findet, ist man nach Kräften bemüht, das gegenheilige Gefühl bei jeder Gelegenheit lärmend kund zu geben. Während in anderen Ländern die Regierungen, Dampfer- und Eisenbahngesellschaften einander in die Hände arbeiten, sich gegenseitig Erleichterungen schaffen, die ihnen allen zugleich zu Gute kommen, und auf die allein der ungeheure Aufschwung der



fremden Häfen zurückzuführen ist, theilen sich in Frankreich die Streitkräfte, Jeder sucht seinen eigenen kleinen Vortheil, ein Zusammenwirken ist ausgeschlossen. Solcher Ungunst der Verhältnisse gegenüber hat die Stellung der Häfen unter eigene Verwaltung, der erste nothwendige Schritt zu einer Decentralisation, nur Geringes zu leisten vermocht, und nicht viel mehr die Opferwilligkeit der Hafenstädte, die Alles thaten, was in ihren Kräften stand, um die Häfen selbst zu verbessern. Dänkirchen hat in fünf Jahren 51½ Mill. Franken für Arbeiten aufgebracht, die 61 Millionen gekostet haben. Calais hat seit 1879 vom Staate gegen 11 Millionen erhalten, nachdem es gegen 15 Millionen geliehen hatte; in Boulogne sind von dem seit 1878 bis 1895 eingenommenen 16 Millionen Hafen-Einnahmen 15 Millionen für Bauten ausgegeben worden. Trotzdem ist man dem Wettbewerbe Hamburgs, Antwerpens und Rotterdams nicht gewachsen. Es fehlt vor allen Dingen an günstigen Eisenbahn-Verbindungen, die den Konkurrenten die Verbilligung der Frachten ermöglichen, es fehlen die Geldmittel, der kühlberechnende und dabei doch unternehmende Geist, sowie alle anderen Eigenschaften die bei Leitern grosser Unternehmen vorhanden sein müssen.

Einer der eifrigsten Anhänger des Prämienwesens und der Dampfersubventionen ist bekanntlich die französische Republik. Wir haben schon häufig Gelegenheit gehabt dieses Thema zu besprechen und hervorzuheben, nämlich, dass die französische Kauffahrteimarine trotz hoher Unterstützungsgelder vom Staate in keinem Verhältniss zur Grösse und Bedeutung des Landes, sowie zu ihrer Kriegsmarine steht. Die ungünstigen Jahresabschlüsse einzelner hervorragender französischer Rhedereien haben diese Thatsache vollauf bestätigt. Man ist desshalb nicht wenig überrascht zu erfahren, dass die Leiter der „Compagnie des Messageries Maritimes“, welche Gesellschaft asiatische, atlantische, australische und afrikanische Linien aufrecht erhält, ihren Actionären für das Jahr 1896 eine Dividende von 5% ausbezahlt hat. Jedoch wird durch die Mittheilung, dass dieser Gesellschaft jährlich 12 763 498 Fres. Subventionsgelder vom französischen Staat bezahlt werden, der gute Jahresabschluss erklärlicher. Hieran anknüpfend wollen wir einen kurzen Ueberblick über die Entstehung und Vervollkommenung des französischen Prämienwesens dem Leser zum besseren Verständniss mittheilen. Die erste Prämie bewilligte Frankreich 1767 für die Ausfuhr von Stockfischen nach den westindischen Kolonien. Sie betrug Anfangs nur 25 Sous für den Centner, wurde aber 1785 auf 10 Fres. erhöht und durch eine weitere von 5 Fres. für die Ausfuhr nach Europa ergänzt. Im Jahre 1816 wurde in Frankreich zur Belegung des Walfischfanges eine Prämie festge-

setzt, die aus einer Ausrüstungs- und einer Rückkehrprämie bestand. Die erstere betrug Anfangs 50 Fres. für die Tonne und wurde nach verschiedenen Abänderungen durch das Gesetz vom 22. Juni 1851 auf 70 Fres. bei ausschliesslich französischer, und auf 48 Fres. bei einem Drittel ausländischer Besatzung normirt. Die Rückkehrprämie betrug 50 und 24 Fres., wozu noch eine Ergänzungsprämie für die Pottfischfänger kam. Die Bauprämien betragen jetzt für Dampf- und Segelschiffe aus Eisen oder Stahl 65 Fres. für die Tonne Bruttogehalt, bei hölzernen Schiffen von 150 und mehr Tonnen 40 Fres., bei kleineren 30 Fres. Dazu kommt noch eine Prämie für die Bewegungs- und Hilfsmaschinen von 15 Fres. für jede 100 kg. An Fahrprämien zahlte die Regierung für jede Tonne und für je 1000 durchlaufene Meilen für die in Frankreich erbauten, die Werft verlassenden Schiffe 1,50 Fres. dieser Satz verringerte sich allmählich, jährlich um 0,75 Fres. für hölzerne und gemischte Schiffe und um 0,50 Fres. für die eisernen Schiffe. Das Gesetz von 1893 erhöht die Prämie für Segelschiffe von 1,50 Fres. auf 1,70 Fres., für Dampfschiffe aber ist die Prämie merklich erniedrigt worden, indem sie nur noch 1,10 Fres. ausmacht; sie wird aber wieder um 25% erhöht, wenn die Schiffe nach vorher vom Marineministerium gutgeheissenen Plänen erbaut sind, sodass sie z. B. in Kriegszeiten als Aushilfskreuzer verwandt werden können.

Vor einigen Wochen lief die Nachricht durch die Tagesblätter, der Kapitän eines englischen Schiffes habe auf der Reise von Calcutta nach Dundee in 47° N. Br. und 37° 20' W. Lg., also im offenen Ocean, ein Rock gesehen. In den meisten Zeitungen wurde einen oder zwei Tage später nach der ersten Veröffentlichung die Annahme des englischen Kapitäns stark in Zweifel gezogen. Da in der Nähe dieses angeblichen Rocks wenige Wochen früher ein treibendes Wrack von einem anderen Schiffe rapportirt war, neigte man zu der Ansicht, dass eine Verwechselung oder ein Irrthum seitens Mr. Lloyd's, des englischen Schiffsführers, stattgefunden. Diese letztere Annahme darf nach dem neuerdings vom Führer des britischen Schiffes an das englische Handelsamt gerichteten Brief wohl nicht mehr aufrecht erhalten werden. Denn Mr. Lloyd verwahrt sich entschieden, eine unrichtige Meldung der Oeffentlichkeit übergeben zu haben, und nimmt deshalb Veranlassung, die Grössenverhältnisse des Rocks noch einmal zu schildern. Nach seinen erneuten Angaben beträgt die Länge des Eilandes 60 Fuss, die Breite 8 und 10 Fuss, worüber mit Ausnahme eines 8 Fuss hohen Punktes beständig die See brach. „Hätte“, so führt Mr. Lloyd in seinem Briefe aus, „nur die geringste Möglichkeit bestanden,

dass in grosser Nähe befindliche Rock mit einem Wrack zu verwechseln, so wäre ein Boot ausgesetzt, um jeden etwaigen Zweifel zu zerstreuen.“ In englischen Zeitungen bedauert man diese Unterlassung und giebt den Führern englischer Schiffe den Rath, in Zukunft unter ähnlichen Umständen mit dem Schiffsboot nach dem betreffenden Lande zu fahren und die englische Flagge an einer erhöhten Stelle zu befestigen. Wäre dies im vorliegenden Falle geschehen, so hätte man nicht allein dem Bericht Mr. Lloyd's Glauben geschenkt, sondern auch sein Vermögen durch eine 1000 £ Note bereichert, da denn ja die umfangreichen Kolonien Grossbritanniens noch um eine weitere vermehrt und demgemäss im Sinne der britischen Kolonialpolitik gehandelt wäre.

Nächst Eisbergen und Eisfeldern, sowie anhaltendem Nebel in gefährlichem Fahrwasser tragen die zu bestimmten Jahreszeiten in gewissen Gegenden auftretenden Wirbelstürme hervorragend dazu bei, die Gefahren des Seemannsberufes zu vermehren und die den verantwortlichen Beruf Ausübenden in häufige unerwünschte Fählung mit dem Seeamt zu bringen. In richtiger Würdigung dieser verheerenden Stürme sind in vielen Ländern meteorologische Stationen errichtet, die einander Wetterberichte zusenden, um eine etwaige Sturm-Annäherung sofort bekannt zu geben und Schiffe vor der drohenden Gefahr zu warnen. Einen recht bedeutenden Nutzen hat die Schifffahrt durch Sturmwarnungssignale erzielt, wie sie an der chinesischen Küste in allen bedeutenderen Häfen eingeführt sind, um den Seemann rechtzeitig von einem im Anzug begriffenen Taifun in Kenntniss zu setzen. In Hongkong geben die Signale den im Hafen befindlichen Kapitänen sogar die ungefähre Richtung der Bahn des Windcentrums an und wie weit dieses noch ungefähr vom Hafen entfernt ist. In anderen chinesischen Häfen werden von den Hafenmeistern Telegramme an die Kapitäne gesandt, die sie in den Stand setzen, rechtzeitig Vorsichtsmaassregeln zu treffen und nöthigenfalls einen Schutzhafen aufzusuchen, wo ihre Schiffe möglichst aus dem Bereich des Windes, der See und des Stromes ankern können. In Anbetracht dieser dem Seemann gewährten Unterstützung und in der Annahme, dass die Seeleute aller Nationen theoretisch und praktisch mit den Gesetzen der Stürme vertraut sein müssen, entlässt die japanische Dampferhedei „Nippon Yusen Kaisha“ jeden Kapitän aus ihren Diensten sobald ein von ihm geführtes Schiff in einem Taifun Havario leidet. Nach der Ansicht dieser grossen Rhederei haben die Schiffsführer bei genauer Beobachtung des Barometers beim Herannahen eines Taifuns Zeit genug, einen Nothhafen aufzusuchen. Dass diese Anschauungsweise sehr anfecht-

bar ist, bedarf wohl kaum einer Erörterung, denn mit einem guten Schiff unter den Füssen ist man bei genügendem Platz auf See sicherer, als in einem sog. Schutzhafen, wo die Ankerkette brechen oder der Anker schlippen kann.

In Anbetracht der ausserordentlich gedrückten Stimmung, die den ganzen Frachtenmarkt beherrscht besonders fühlbar jedoch die Heimfrachten beeinflusst, ist es gewiss am Platze, obwohl schon in voriger Nummer unserer Zeitschrift diese Besorgniss erregenden Zustände erwähnt wurden, noch einmal darauf zurückzukommen. Die bekannte englische Zeitschrift „Fairplay“, der die nachfolgenden Notizen entnommen sind, ist der Meinung, für grosse Boote seien Heimfrachten überhaupt nicht mehr erhältlich, wodurch abermals bestätigt wird, dass die Rheder immer mehr dem verderblichen Irrthum verfallen ihre Räume in's Ausland zu senden, ohne vorher überlegt zu haben, was ihnen für ihre Heimfrachten geboten wird. Dass für die gegenwärtig in Fahrt befindlichen „Tramps“ nicht genügend Beschäftigung vorliegt, auch selbst nicht zu ganz geringem Verdienst ist ausser Zweifel. Trotz aller Warnungen und trotz der gemachten Erfahrungen seitens der Rheder, schliessen diese fortgesetzt Ausfrachten nach verschiedenen Richtungen ab, weil sie sich der trügerischen Hoffnung hingeben in abschbarer Zeit eine Besserung zu erzielen. Die Rheder würden in den meisten Fällen besser thun ihre Schiffe vom Auslande in Ballast heimkehren zu lassen und etwa einen Monat ausser Fahrt zu stellen. Besondere Aufmerksamkeit soll hier noch dem Frachtenmarkt vom Mittelländischen und Schwarzen Meer geschenkt werden, weil er sich nach Aeusserungen des englischen Blattes in einem Zustande vollständiger Demoralisation befindet, denn Räume sind im letzteren überhaupt nicht mehr zu plaziren, wesshalb die meisten Notirungen nomineller Natur sind. Vom Mittelländischen Meer haben zwei kleine Boote die miserable Fracht von 6s 9d von Griechenland nach Grossbritannien acceptirt; ähnliche weitere Abschlüsse dieser Art dürften im allgemeinen Interesse nicht wiederholt werden.

## Die Statistik des Bestandes der deutschen Kauffahrteischiffe.

(Schluss).

Zu der Handelsflotte zählte man früher die Fischerflotte nicht, und dies mit Recht; denn die Fischerfahrzeuge sind, wenn auch Seeschiffe, ebenso wenig Handelsschiffe wie die Kriegsschiffe es nicht sind. Gerade so geht es mit den Sportschiffen und Fahrzeugen, denen jeder Transport von Gütern ausdrücklich verboten ist, um ihren Zweck erfüllen zu

können, und die gegenüber den Handelsschiffen manche gesetzliche Vorrechte haben. Diese kannte man früher in Deutschland kaum, rechnet sie aber jetzt, ebenso wie die Fischerfahrzeuge, der Handelsflotte zu. Die Transportfähigkeit beider Gattungen von Schiffen ist Null und müsste daher unter allen Umständen bei der Berechnung der Transportfähigkeit ausgeschaltet werden, weil sie nie Transporte ausführen.

Ferner unterschied man früher mit Recht nur Segel- und Dampfschiffe, denn die Flussleichter waren keine Seeschiffe und wurden daher nicht registriert, während Schleppschiffe damals noch nicht über See geschleppt wurden. Jetzt wird jedes Schleppfahrzeug und jedes Leichterfahrzeug, das vielleicht mal in die Lage kommen kann, eine Tour nach See machen zu müssen, als Segelschiff in das Schiffsregister eingetragen. Es fungiren in dieser Statistik allein 93 Segelschiffe ohne Masten, die offenbar ausnahmslos Schleppschiffe sind. Segelschiffe ohne Masten sind aber jedenfalls undenkbar; denn wenn ein Schiff keinen Mast hat, kann es wohl auch nicht segeln. Wieviel solcher Schleppschiffe sich unter den ein- und zweimastigen Segelschiffen befinden, vermag kein Mensch aus den Zusammenstellungen herauszufinden.

In den Schifffahrtskreisen der Hansestädte scheint man seit längerer Zeit die pure Veröffentlichung des Schiffsregisters nicht mehr zweckentsprechend zu halten. In der Liste der Hamburger Seeschiffe, von den Herren Toosbuy und von Appen herausgegeben, findet man die Fischerfahrzeuge in einem besonderen Anhang und in Dampf- und Segelfahrzeuge getrennt besonders aufgeführt ebenso die Schleppdampfer; während andererseits die Schleppschiffe, Leichter und Sportschiffe unter den Segelschiffen der Handelsflotte stehen, wo sie nur von vollständig mit den hamburger Verhältnissen Vertrauten herauszufinden sind.

Die ganzen Seglerflotten der Rheder: Alsen'sche Portland Cementfabrik, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft, Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Peters, Reinecke, Wittenberg & Voigt u. A. m. sind Leichter-schiffe die stets geschleppt werden. Wer in aller Welt wird aus dieser Liste für 1897 z. B. ersehen, dass von den 5 Segelschiffen des Herrn Reinecke 4 Leichter sind und dass sich nur ein wirkliches Segelschiff darunter befindet. Die Schiffe der Alsen'schen Cementfabriken sind in der Reichsstatistik z. Th. noch als Barken oder 3mastige Schooner mit ihre früheren Besatzungen und auch noch als Chronometer führend angegeben, während sie in Wirklichkeit fast nur noch Leichter sind. Sie haben nur noch Stumpfe der Untermasten zum Halt für die Ladebäume und ihr Bugspriet ist einfach abgesägt.

Von den Sportschiffen ist ebenfalls eine stattliche Anzahl vorhanden, wenn auch nicht soviel wie von den Leichtern, die alle unter den Segelschiffen der Handelsflotte aufgeführt sind. Segelschiffe sind dies nun ausser Zweifel, aber keine Handelsschiffe.

Als fernerer Curiosum mag noch erwähnt werden, dass in dieser Liste 2 Segelschiffe, „Ostsee“ und „Nordsee“ mit Namen, aufgeführt sind, jedes zu 442 T., von denen uns ganz sicher bekannt ist, dass sie keine Masten haben; wir wissen aber nicht sicher, ob sie ein Ruder haben und gesteuert werden können. Es sind dieses Hebeprähme des Nordischen Bergungs-Vereins.

Scheidet man die oben angeführten Arten von Schiffen, die in Wahrheit nicht zu den Segelschiffen der Handelsflotte gehören, davon aus, so bekommt die hamburgische Seglerflotte ein ganz anderes Aussehen. Es fallen zuerst 158 Segelfischer-Fahrzeuge fort; von den restlichen 295 bleiben dann, nach Abzug der Leichter und Sportschiffe, etwa 150 wirkliche Segelschiffe der hamburgischen Handelsflotte nach. Diese wirkliche Seglerflotte ist in Hamburg ebensowohl wie in den andern Heimathshäfen in der Anzahl erheblich zurückgegangen. Im Raumgehalt vielleicht weniger, weil in den Jahren von 1889—1892 viele sehr grosse Segelschiffe gebaut und angekauft worden sind.

Herr Dr. Gütschow, Secretär der hamburger Handelskammer, berichtete vor Kurzem in der General-Versammlung des Vereins zur Förderung der Handelsfreiheit, dass die hamburger Segelschiffe von 371 Schiffen mit 151 000 Netto-Reg.-Tons im Jahre 1880 auf 295 Schiffe mit 194 000 Netto-Reg.-Tons am 1. Januar 1897 angelangt sei. Auch hier wurden selbstverständlich die Fischerfahrzeuge nicht zur Handelsflotte gerechnet.

In der bremer Liste der Herren Steengrafe und Jordan findet man wieder sämtliche Fischerfahrzeuge unter der Handelsflotte aufgeführt, während die Schleppdampfer, Schleppschiffe und Leichterfahrzeuge darin nicht aufgeführt sind. Von den daselbst aufgeführten 181 Dampfern der Handelsmarine sind 41 Fischdampfer, der Anzahl nach also über 20%.

In der Recapitulation dieser Liste findet man, dass von den 129 vorhandenen Segelschiffen — (215 der Reichsstatistik) — im Laufe des Jahres 1896 11 Schiffe oder etwa  $8\frac{1}{2}\%$  des Bestandes abgegangen sind, während 14 Segler neu hinzukommen, so dass die Flotte demnach gewachsen wäre. Betrachtet man diese neuen Schiffe indessen genauer, so findet man, dass 9 von diesen 14 Schiffen Heringslogger sind, die nur dem Fischfange dienen. Die Anzahl der wirklichen Segelschiffe der Handelsflotte hat demnach auch hier nicht zugenom-



men, sondern ist um 6 weniger geworden, ähnlich wie in allen andern Häfen.

Von den 44 in Geestemünde beheimatheten Seeschiffen sind 28 Fischdampfer, 8 Tankdampfer, 3 Frachtdampfer und 5 Segelschiffe. Hier beträgt die Fischerflotte der Anzahl nach etwa 64% und die Handelsflotte nur etwa 36% vom Ganzen.

Ob nicht für die Westküste Schleswig-Holsteins die Zunahme in der Anzahl der Segelschiffe ebenfalls auf die Neuregistrierung der blankeneser und glückstädter Fischerflotten hauptsächlich zurückzuführen ist, vermögen wir leider nicht zu sagen, weil uns darüber kein Material zur Verfügung steht. Die Statistik des Reiches lässt uns darüber im Stich. Die grösseren Seeschiffe haben auch hier bedeutend abgenommen. Der einzige Ort, wo solche Rhederei früher in nennenswerthem Umfange bestand, ist Blankenese; für diesen Ort weist die neueste dortige Liste kein dutzend Seeschiffe mehr auf gegen weit über 100 in früherer Zeit.

Es steht uns auch kein Material über die nähere Zusammensetzung der Handelsflotte der Ostsee zur Verfügung, doch glauben wir, dass dieselbe im Wesentlichen nur aus wirklichen Dampf- und Segelschiffen besteht wie früher. Dass auch dort die Fischerflotten mit einbegriffen sind, glauben wir nicht.

Wenn nun, wie im Obigen für Hamburg, Bremen und Geestemünde nachgewiesen, die wirkliche Handelsflotte nicht einen derartigen Aufschwung genommen hat, als man nach den statistischen Veröffentlichungen glauben möchte, die scheinbare Zunahme der Handelsflotte zum erheblichen Theile aber auf die Einfügung der Fischerflotte zurückzuführen ist, andererseits auch Neubildungen in der Handelsflotte durch die Fortschritte der Technik stattgefunden haben, so halten wir eine Reform der Statistik für dringend nothwendig.

Die Führung der Register bei den Behörden berührt uns weniger als die Form der Veröffentlichung. Man sollte aus den Veröffentlichungen ein Bild gewinnen können über den Bestand sowie über die Zu- und Abnahme der einzelnen Schiffe nach ihrer Verwendung und Gattung. Die Gesetzgebung soll auf diesen Zahlen fassen können, was auf der jetzigen Form der Veröffentlichung nicht möglich ist. Die Entwicklung der Fischerflotte erfordert andere gesetzliche oder behördliche Anordnungen als die Entwicklungen der Handelsflotte oder der Sportschiffe. Die Fahrzeit auf Leichtern ist der Fahrzeit auf Segelschiffen nicht vergleichbar; ebensowenig die Bemannungsfrage beider Gattungen von Segelschiffen. Dass die Transportfähigkeit von Schleppschiffen und Segelschiffen auch nicht gleich ist, wird ebenfalls einleuchtend sein. Es sind dies nur einige wenige Andeutungen, dass hier nicht Alles über einen

Kamm geschoren werden darf, wenn die Statistik zum Segen der Nation verwandt werden soll.

Dass auch beim besten Schema noch ein breiter Raum für Unsicherheiten und Kritik übrig bleibt, wollen wir gerne zugeben. Das Transportvermögen von Schnelldampfern, Postdampfern, Frachtdampfern, Tankdampfern und Passagierdampfern ist so verschieden, dass es sich nie schematisiren lässt, obgleich dieses unbestreitbar sämtlich Dampfschiffe der Handelsmarine sind. Dass man aber sehr leicht viel Besseres schaffen kann, lehren die bereits angeführten hamburger und bremer Listen der Seeschiffe. Wenn man das Gute aus beiden Listen vereinigt, wird sich ein Resultat ergeben, das so ziemlich allen Anforderungen der Gegenwart und wahrscheinlich auch den Anforderungen der nächsten Zukunft entsprechen dürfte.

Wenn man die hamburger Liste derartig verbessert, dass die, in der bremer Liste bereits ausgeschiedenen Leichter, Schleppschiffe und Sportschiffe auch hier unter den Segelschiffen in Wegfall kommen und in Anhängen wie die Schleppdampfer und Fischerfahrzeuge aufgeführt würden, so ergäbe sich das folgende Schema:

- I. Handelsflotte: a. Dampfschiffe, b. Segelschiffe, c. Schleppdampfer, d. Schleppschiffe.
- II. Fischerflotte: a. Fischdampfer, b. Fischsegler (Segelfischerfahrzeuge).
- III. Sportschiffe: a. Dampfer, b. Segler.

Dieses Schema würde den jetzigen Anforderungen entsprechen. Man würde daraus den Bestand und die Entwicklung jeder einzelnen Gattung von Schiffen, die entweder ganz verschiedenen Zwecken dienen oder durch verschiedene technische Einrichtung bewegt werden, leicht erkennen können. Man würde sofort ersehen, dass die Zunahme der deutschen Handelsflotte einzig und allein auf der Zunahme der hamburger und bremer Dampferflotten beruht; dass die Zunahme der Dampfer von unter 100 T. allein auf die Entwicklung der Dampffischerei zurückzuführen ist; dass nicht die Seglerflotten dieser beiden Häfen zugenommen, sondern wie in allen andern Häfen, wenn auch nicht so beträchtlich, abgenommen haben. Man würde die Entwicklung der Schleppschiffahrt, des Segelsports, der Fischerei an der Hand solcher Veröffentlichung feststellen und vergleichen können. Man würde begreifen, warum nicht genügend unbefahrene Schiffsjungen mehr auf Segelschiffen untergebracht werden können. Man würde feststellen können, wie viel Seeschiffe bei einem etwaigen Kriege wirklich von der Kriegflotte Schutz bedürfen und Vieles mehr, was vom nationalen und wirthschaftlichen Standpunkte nützlich und wissenswerth ist und worüber uns die jetzige Form der Veröffentlichung trotz des reichen und vielfach verarbeiteten Materials vollständig im Dunklen lässt.

# **Statistische Angaben der Handelsbeziehungen Hamburgs im Jahre 1896, sowie aller deutschen Häfen während der Jahre 1875, 1891, 1894, 1895.**

Das unter dem Titel „Hamburgs Handel und Schifffahrt im Jahre 1896“ vom statistischen Amt herausgegebene Buch giebt uns über die im Jahre 1896 in Hamburg angekommenen Seeschiffe nach deren Herkunftsländern sehr interessante tabellarische Angaben

Länder bzw. Küstenstrecken der Herkunft	Mit Ladung		In Ballast		Darunter Dampfschiffe		Besatzung sämtl. Schiffe
	Schiffe	R. T.	Schiffe	R. T.	Schiffe	R. T.	
Ost-Preussen . . . . .	96	27 602	—	—	94	24 473	1 250
West-Preussen . . . . .	104	40 523	1	139	100	40 354	1 503
Pommern . . . . .	69	25 370	5	2 633	65	27 137	912
Schleswig-Holstein — Ostsee . . . . .	87	5 398	87	8 975	52	9 094	805
„ — Nordsee . . . . .	29	1 612	93	3 566	3	1 019	345
„ — Niederelbe . . . . .	35	1 979	557	83 534	71	46 757	2 859
Helgoland . . . . .	136	72 578	46	30 29	176	74 581	6 806
Hannover — Nordsee . . . . .	38	3 029	23	66 26	14	4 755	290
„ — Niederelbe . . . . .	25	3 462	229	24 638	23	9 735	1 040
Hannover westl. Theil mit Wilhelmsbaven . . . . .	94	10 314	29	6 336	49	13 150	735
Rheinland . . . . .	53	4 113	—	—	1	232	147
Mecklenburg . . . . .	27	3 382	9	1 519	20	3 197	244
Oldenburg . . . . .	130	10 123	34	9 549	16	6 923	613
Lübeck . . . . .	—	—	4	536	—	—	13
Bremen . . . . .	719	162 162	546	83 738	452	63 959	6 702
Hamburg (Cuxhaven und Hamburg. Inseln der Niederelbe) . . . . .	1	331	51	2 519	8	1 155	202
<b>Deutschland . . . . .</b>	<b>1 643</b>	<b>371 968</b>	<b>1 714</b>	<b>237 337</b>	<b>1 144</b>	<b>329 521</b>	<b>24 466</b>
Russland am Weissen Meere und Eismeere . . . . .	1	149	—	—	—	—	7
„ an der Ostsee . . . . .	166	86 582	—	—	164	86 106	2 654
„ am Schwarzen und Azowschen Meer . . . . .	164	250 331	—	—	164	250 331	3 916
Schweden . . . . .	224	73 640	2	669	197	72 245	2 833
Norwegen mit Spitzbergen . . . . .	242	112 418	16	11 616	230	118 906	4 456
Dänemark, Island und Faröer . . . . .	327	71 853	71	11 039	260	76 705	4 126
Grossbritannien (Kohlenschiffe) . . . . .	1 155	733 835	—	—	1 149	732 456	18 821
„ (Schiffe mit anderer Ladung) . . . . .	2 222	221 177	136	182 835	2 319	1 394 526	47 338
Niederlande . . . . .	293	88 326	35	26 535	278	110 685	4 377
Belgien . . . . .	116	75 513	15	10 285	126	84 539	2 325
Frankreich am Atlantischen Meer . . . . .	79	68 648	24	18 132	94	83 331	2 082
„ am Mittelländischen Meer . . . . .	23	23 101	—	—	23	23 101	526
Spanien am Atlantischen Meer . . . . .	41	33 577	1	2 462	42	36 039	874
„ am Mittelländischen Meer . . . . .	20	15 838	1	229	21	16 067	453
Portugal (incl. Azoren) . . . . .	62	34 595	—	—	62	34 595	914
Italien und Malta . . . . .	53	52 261	—	—	53	52 261	1 192
Oesterreich-Ungarn . . . . .	21	22 108	—	—	21	22 108	467
Griechenland . . . . .	3	2 858	—	—	3	2 858	61
Rumänien . . . . .	78	104 899	—	—	78	104 899	1 770
Bulgarien . . . . .	1	1 284	—	—	1	1 284	20
Europäische Türkei . . . . .	29	35 293	—	—	29	35 293	694
<b>Uebrigcs Europa . . . . .</b>	<b>5 320</b>	<b>3 108 286</b>	<b>304</b>	<b>263 802</b>	<b>5 323</b>	<b>3 338 345</b>	<b>99 906</b>
Britisch N.-Amerika am Atlant. Meer . . . . .	18	29 481	—	—	15	29 606	637
Vereinigte Staaten am Atlant. Meer . . . . .	395	878 390	—	—	360	849 124	23 882
„ „ am Stillen Meer . . . . .	8	13 118	—	—	—	—	188
Mexiko am Atlant. Meer . . . . .	93	63 976	—	—	24	39 946	1 467
„ am Stillen Meer . . . . .	4	2 533	—	—	—	—	51
Central-Amerika . . . . .	6	4 022	—	—	—	—	78
Westindische Inseln . . . . .	77	82 717	—	—	54	73 806	2 049
Süd-Amerika Atl. Meer, nördl. von Brasilien . . . . .	18	10 382	—	—	6	7 567	292
Brasilien . . . . .	83	121 222	—	—	65	117 863	3 045
Süd-Amerika Atl. Meer, südl. von Brasilien . . . . .	138	196 825	—	—	81	154 022	3 701
Chile . . . . .	235	377 235	—	—	64	114 010	6 398
Uebrigcs Süd-Amerika, Stilles Meer . . . . .	14	7 964	—	—	—	—	171
Algier . . . . .	3	2 003	—	—	3	2 003	55
Marokko . . . . .	12	7 878	—	—	12	7 878	188
<b>Uebertrag . . . . .</b>	<b>1 104</b>	<b>1 797 746</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>684</b>	<b>1 395 225</b>	<b>42 202</b>

Länder bezw. Küstenstrecken der Herkunft	Mit Ladung		In Ballast		Darunter Dampfschiffe		Besatzung sämtl. Schiffe
	Schiffe	R. T.	Schiffe	R. T.	Schiffe	R. T.	
Uebersicht	1 104	1 797 746	—	—	684	1 395 225	42 202
Afrika am Atlant. Meer . . . . .	112	137 846	—	—	111	137 392	3 540
Kapland mit Natal . . . . .	22	58 759	—	—	22	58 759	1 931
Afrika am Indischen Meer . . . . .	25	34 570	—	—	22	33 736	1 432
Asien am Mittel- und Schwarzen Meer (Levante)	26	36 140	—	—	26	36 140	655
Ostindien mit den Indischen Inseln . . . . .	130	241 530	—	—	101	203 124	4 826
China . . . . .	30	64 731	—	—	30	64 731	1 268
Japan . . . . .	11	30 038	—	—	11	30 038	595
Australien mit Inseln des Stillen Meeres . . . . .	36	62 414	—	—	23	52 477	979
Aussereuropäische Länder . . . . .	1 496	2 463 774	—	—	1 030	2 011 676	57 431
Total-Uebersicht . . . . .	8 459	5 911 028	2 018	501 139	7 497	5 679 542	181 803

Hieran anschliessend bringen wir die aus dem II. Heft der Statistik des Deutschen Reichs veröffentlichten Angaben über Seereisen deutscher Schiffe. Bei dieser Gelegenheit muss des bessern Verständnisses halber hervorgehoben werden, dass bei den Reisen zwischen deutschen Häfen der Abgang und die Ankunft eines Schiffes zusammen eine Reise bilden, während bei dem Verkehr zwischen deutschen und ausserdeutschen Plätzen jeder Abgang nach und jede Ankunft vom Auslande für eine Reise gerechnet wird. Nachstehend soll der Gesamtverkehr der Jahre 1875, 1891, 1894 und 1895 angeführt werden, weil schon diese wenigen Angaben den Leser in den Stand setzen den nöthigen Ueberblick zu erhalten. Die für das letzte Jahr also für 1895 angeführten Zahlen zeigen sowohl hinsichtlich der Anzahl der Schiffe sowie der Tonnage eine Abnahme. Diese hervorgerufene Minderheit ist einestheils der im Juli 1895 in Kraft getretenen neuen Vermessungs-Ordnung zuzuschreiben, andertheils muss den in dem Jahre besonders ungünstigen örtlichen Verhältnissen, welche in hervorragender Weise den Küstenverkehr schädigten, Rechnung getragen werden, insbesondere machen wir noch auf die drei Wintermonate andauernde Frostperiode aufmerksam, welche für den grössten Theil der dortigen Häfen den Seeverkehr zum Stillstand brachte.

	Jahre	Ladung		Ballast			Jahre	Ladung		Ballast	
		Schiffe	R. T.	Schiffe	R. T.			Schiffe	R. T.	Schiffe	R. T.
Zwischen deutschen Häfen.	1875	12 971	564 750	5512	235 314	Vom Auslande nach deutschen Häfen.	1875	7888	1 933 606	889	102 535
	1891	31 106	2 045 322	7736	467 517		1891	8951	4 808 560	646	183 897
	1894	34 466	2 721 158	7881	484 094		1894	8648	4 832 015	736	192 750
	1895	31 812	2 526 893	6711	369 708		1895	8555	4 764 109	782	196 362
Von deutschen Häfen nach dem Auslande.	1875	5771	1 514 392	3027	545 566	Zwischen ausserdeusch. Häfen.	1875	6603	2 927 497	2641	781 040
	1891	6362	3 773 186	2975	1 218 548		1891	14 187	16 174 014	3058	1 601 157
	1894	6992	3 959 930	2345	1 106 307		1894	15 711	20 708 177	3179	1 817 152
	1895	6935	3 970 063	2488	1 124 900		1895	15 624	20 868 291	2953	1 622 960

## Die Haftbarkeit des Rheders nach Eintritt von Schiffsunglücksfällen in verschiedenen Nationen.

Vor ungefähr einem Jahre richtete Sir Edward Hill, während einer Sitzung im Unterhause, an den Präsidenten des englischen Handelsamts die Frage, wie weit in anderen maritimen Ländern die Grenze der Haftbarkeit des Rheders bei Kollisions- oder anderen Unglücksfällen sich erstrecke. Da die ihm gewordene Antwort die Mitglieder des Unterhauses nicht befriedigte, stellte man den Antrag, bei den Vertretern Englands im Auslande Erkundigungen in Bezug auf die Haftbarkeit der Rheder einzuziehen. Die darauf vom britischen Handelsminister an die 13 Vertreter eingereichten Fragebogen sind mit der gewünschten Antwort nach einander eingegangen. Diese Manuscripte beanspruchen mit Recht ein grosses Interesse, wesshalb wir den Inhalt in kurzen Worten wiedergeben wollen.

In Serbien scheint ein daraufbezügliches Gesetz nicht zu bestehen, der Rheder ist desshalb für den ganzen Schaden seines Schiffes verantwortlich. — In Belgien ist nach den Bestimmungen des belgischen Gesetzes die schuldige Partei mit dem ganzen Schiff und der Fracht für den zugefügten Schaden haftbar. Der brüsseler Bericht ist entschieden der beste von den 13 eingesandten, weil der Verfasser sich auf Urtheilssprüche die im Civil Tribunal von Antwerpen gefällt sind beruft und an der Hand dieser Aussprüche die Rechte und

Pflichten des Rheders klar zum Ausdruck bringt, wobei in besonderer Besprechung die Stellung des Ausländers hervorgehoben wird. — In Dänemark ist der Rheder mit dem Eigentum des Schiffes und seiner Fracht für jeden Schaden verantwortlich, mit der Begrenzung jedoch, dass er zur Erstattung der verdienten Heuern seiner Mannschaft persönlich verpflichtet ist. — Das Gesetz in Schweden und Norwegen ist mit dem ebengenannten verwandten Ursprungs und spricht auch von der persönlichen Haftbarkeit des Rheders für verdiente Heuern. Das Handelsgesetz von Portugal drückt sich sehr unbestimmt aus, jedoch beim Vergleich verschiedener Urtheilssprüche haftet der Rheder mit Schiff, Ladung und Fracht für jeden Schaden. Liegen dem Bericht in diesen Bestimmungen für Portugal keine Irrthümer vor, so muss man sagen dass das Gesetz eine eigenthümliche Verfügung in sich birgt, jedoch ist wohl unter „Ladung und Fracht“ nur die Fracht allein zu verstehen. Portugals Gesetze, die mit dem behandelten Gegenstand in Verbindung stehen, scheinen auch noch in anderer Weise Anspruch auf Eigenartigkeit zu machen. Jeder auf See hervorgerufene Schaden zwischen zwei Schiffen, die einen portugiesischen Hafen anlaufen, findet nach den Gesetzesvorschriften desjenigen Landes seine Aburtheilung, dem das in Mitleidenschaft gezogene Schiff angehört. — In Holland kann sich der Rheder von jeder Verantwortlichkeit durch Aufgeben des Schiffes und seiner Fracht befreien. Die von diesem Lande eingereichte Antwort führt verschiedene Fälle an, wo dem ausländischen wie dem einheimischen Rheder dieselben Rechte vom Gericht zuertheilt



sind. — Um die Bestimmungen des französischen Gesetzes verstehen zu können musste die Hilfe eines hervorragenden Pariser Juristen in Anspruch genommen werden, welcher den Versuch gemacht hat, aus den verwickelten und komplicirten Vorschriften des französischen Handelsgesetzes einen allgemein verständlichen Auszug zu machen. Darnach kann der französische Rheder jeder Verantwortung und Haftbarkeit, ebenso wie der holländische, durch Aufgeben des Schiffes und der „Ladung“, aus dem Wege gehen. Unter Ladung soll jedenfalls Fracht verstanden sein. Jede derartige Vergünstigung, die nur auf französische Reichsangehörige Bezug hat, wird verwirkt, sowie das Aufgeben von Schiff und Fracht seitens des Rheders nicht zur rechten Zeit erfolgt ist. Das Verpassen der rechten Zeit wird als solches angesehen, sowie für eine nächste Reise Ausrüstungsgegenstände an Bord kommen. — Oesterreich-Ungarn regelt derartige Vergehen des Gesetzes nach dem Code Napoleon, jedoch ist ein neues Gesetz, welches sich eingehend mit der Haftbarkeit der Rheder bei Schiffsunfällen beschäftigt in Bearbeitung und soll im nächsten Jahre dem Parlament zur Bestätigung vorgelegt werden. Beide Gesetzesarten jedoch halten die Bestimmung aufrecht den Rheder mit Schiff und Fracht für jeden durch sein Schiff verursachten Schaden haften zu lassen. — Griechenland gestattet dem Rheder Schiff und Fracht aufzugeben, wodurch jeder weitere Anspruch ausgeschlossen ist. — Italien hält dieselben Bestimmungen aufrecht. — Der Bericht des Generalkonsuls aus Russland lässt an Deutlichkeit zu wünschen übrig, da einestheils anscheinend dieselben Bestimmungen wie in den beiden vorerwähnten Ländern Gesetzeskraft haben, andererseits wieder von Rechten und Pflichten der geschleppten Schiffe gesprochen wird, denen eine besondere Vergünstigung bei Unglücksfällen zu Theil werden soll. — Wie vorher zu erwarten war, hat der aus Deutschland gesandte Bericht am meisten von allen Nationen Anspruch auf sorgfältige Ausarbeitung. In Deutschland kommt bekanntlich die Haftbarkeit des Rheders mit dem Schiffswertbe und seiner Fracht in voller Ausdehnung zur Anerkennung. Das deutsche Gericht macht in Bezug auf die Nationen, sowie auf den Ort der Kollision keinen Unterschied, der Einheimische sowie der Ausländer haben dieselben Rechte vor dem deutschen Gesetz.

## Seeamtsentscheidungen.

### Reichs-Oberseeamt.

Der Schraubendampfer „Reihofahrer“, Unterscheidungs-signal JPES, war, als Schooner getakelt, am 28. Oktober v. J. mit einer Ladung Stückgüter von Stettin nach Stralsund abgegangen. Am folgenden Tage hatte er das kleine Stettiner Haff erreicht, als der Mann am Ruder in weiter Entfernung an der Backbordseite einen Zeise-Kahn bemerkte, der anscheinend vor seinen Netzen trieb, indessen, wie sich später herausstellte, mit vollen Segeln steuerte. Nach Darstellung in der Stettiner „Ostsee-Zeitung“ hat der Dampfer bei Annäherung des Kahnes mehrmals seinen Kurs geändert, was der Kapitän ausdrücklich bestritt und ausführte, dass er von vornherein die Absicht hatte, vor dem Kahn, der unter Führung des Schiffers Strentz den Kurs NNO am Winde segelte — der Dampfer verfolgte bei ONO frischer Brise den Kurs WNW — vorüberzugehen. Der Kahn, der eine grössere Fahrt gehabt, als der Kapitän angenommen, sei mit vollen Segeln auf den Dampfer losgesteuert und ihm in die Flanke gelaufen. Strentz dagegen behauptet, dass der Kapitän zunächst versucht habe, hinter seinem Kahn herumzugehen, dann aber anders manövriert habe, um vorn vorüberzugehen. Dies war jedoch nicht mehr möglich, weil der Raum zwischen beiden Schiffen schon zu klein geworden war. Die Kollision war eine ziemlich heftige und haben beide Schiffe starke Beschädigungen davongetragen. Der Schaden, den der Besitzer des Kahns erlitten, bezifferte sich

auf 300 *M.* Der Schiffer Strentz führte an, dass er den Kapitän nach der Kollision angerufen habe, um den Namen des Dampfers und den des Schiffers zu erfahren. Eine Antwort auf die erste Frage gab Prahm, der Kapitän des Dampfers, nicht, weil der Namen des Dampfers an beiden Seiten wie auch am Heck zu lesen war; die zweite Frage will Prahm wegen seiner Schwerhörigkeit nicht gehört haben; bemerkt sei, dass der Kapitän bereits ein Alter von 62 Jahren hat. Prahm, dem von seinem Maschinisten gemeldet worden war, dass im Schiffsraum 2 Fuss Wasser wären, nahm an, dass sein Schiff in Gefahr sei, kümmerte sich deshalb nicht mehr um den Kahn, der rüstig mit vollen Segeln weiter fuhr und suchte auf Land zu laufen. Nachdem sich aber herausgestellt, dass das Wasser nicht von unten aus in den Schiffsraum eingedrungen war und überhaupt abgenommen hatte, setzte er seine Fahrt nach dem Bestimmungshafen fort. Hier ergab sich insofern ein Widerspruch, als der Kapitän sagte, er habe geglaubt, der Kahn bedürfte keiner Hilfe, dann aber ausführte, er sei ruhig unter seinem alten Kurs weitergegangen, ohne sich um den kollidirten Kahn zu kümmern. Von einem Hilferuf will der Kapitän gleichfalls nichts gehört haben.

Das Seeamt zu Stralsund hat diesen Unfall untersucht und in seiner Sitzung vom 23. Januar d. J. seinen Spruch dahin abgegeben, dass die Kollision dadurch erfolgt sei, dass der Kapitän Prahm fälschlicher Weise vor dem in voller Fahrt befindlichen Kahn habe vorüberfahren wollen; ferner dadurch, dass Prahm ebenfalls den in voller Fahrt befindlichen Dampfer gestoppt habe und den Kahn vorbeifahren liess. Die Schuld des Zusammenstosses sei allerdings auf diese fehlerhafte Navigierung des Schiffers Prahm zurückzuführen, dem Kapitän sei auch hierfür in dem Spruche ein Verweis ertheilt worden, aber eine Veranlassung, demselben das Patent als Schiffsführer zu entziehen, habe nicht vorgelegen.

Gegen diesen seeamtlichen Spruch legte der Reichskommissar Beschwerde ein, ausführend, dass das Seeamt mit ihm darin übereinstimme, dass es die Schuld an dem Unfall dem Schiffer Prahm beimesse, aber entgegen seinem Antrage darin abweiche, dass es keine Veranlassung habe, dem Schiffer die Berechtigung zur selbstständigen Führung von Schiffen zu entziehen. Er, der Reichskommissar, sei der Meinung, dass wenn sachgemäss gehandelt worden, der Zusammenstoss auch vermieden worden wäre. Der Dampfer brauchte nur, wozu ihm die Verpflichtung oblag, zu stoppen und die Fahrt zu mindern, eine Maassregel, welche nur eine ganz kurze Zeit erfordert haben würde. Nachdem sich die beiden Fahrzeuge aber schon zu weit genähert hatten, so hätte der Zusammenstoss immer noch vermieden werden können, wenn Prahm gestoppt und das Ruder steuerbord gelegt hätte. Anstatt dessen behielt der Dampfer volle Kraft bei und nahm erst ganz zuletzt das unglückliche Manöver vor. Der Bitte des Kahnschiffers, bei ihm zu bleiben, sei Prahm nicht nachgekommen, angeblich weil zwei Fuss Wasser im Maschinenraum gewesen sein sollen. Prahm sei aber nicht auf Land gefahren, sondern nach der Peeno-Mündung, seinem Bestimmungsorte. Der Fall sei so schwerwiegend und zeige einen solchen Mangel an den zur selbstständigen Schiffsführung nothwendigen Eigenschaften, dass dem Prahm ein Schiff nicht mehr anvertraut werden könne. Wenn das Seeamt als Entschuldigung die Schwerhörigkeit anführe und bei seinem Urtheilsspruch sich nicht habe entschliessen können, dem Kapitän sein Patent zu entziehen, so verweise er auf die wiederholt abgegebenen Sprüche des Oberseeamts.

Dieser Begründung gegenüber führte sowohl der Kapitän Prahm als auch sein Vertheidiger aus, dass als Prahm das kleine Haff passirte, ihn sein Kurs zwischen eine grosse Flotille von Kähnen geführt habe, die um ihn herum, theils vor ihm mit ihren Netzen trieben, theils kreuzten, sodass er, um vorwärts zu kommen, gezwungen war, bald hinter, bald vorne vor einem dieser Kähne seinen Kurs zu nehmen. Bei dem weiten

Raum, der ihn noch von dem kollidirten Kahne trennte, glaubte er aber vorbeizukommen. Da aber dieser Kahn bedeutend mehr Fahrt machte wie der Dampfer, war es letzterem nicht mehr möglich, hinter dem Kahn fortzukommen, ein sofortiges Stoppen hätte den Dampfer erst recht vor den Bug des Kahns gebracht. Das mit Hartbackbordruder-Vorbeikommen wäre auch gelungen, wenn der Kahn nur am Winde gehalten hätte, was er doch als Segler beim Winde verpflichtet war. Dass Prahm nicht nach der Kollision sofort stoppte, führte er auf das einge-drungene Wasser im Maschinenraum zurück; er musste die Maschine langsam arbeiten lassen, um das Wasser zu bewältigen. Er musste ferner darauf bedacht sein, in dieser kritischen Lage den Dampfer so schnell wie möglich auf Grund zu setzen. Später war der Kahn schon so weit ausser Sicht, dass es keinen Zweck mehr gehabt hätte, ihm nachzufahren. Der Rechtsbeistand bat, dem Antrage des Reichskommissars keine Folge zu geben, sondern den seeamtlichen Spruch zu bestätigen.

Das Oberseeamt war aber anderer Meinung über den Fall; es gab seinen Spruch nach stattgehabter Berathung dahin ab, dass es beschlossen habe, den seeamtlichen Spruch dahin abzuändern, dass dem Kapitän Prahm die Befugnis zur selbstständigen Führung eines Schiffes zu entziehen sei. Das Oberseeamt habe sich dabei auf den Standpunkt stellen zu müssen geglaubt, dass nach den eigenen Angaben des Schiffers kein Zweifel obwalte, dass der Zusammenstoss von ihm allein verschuldet sei. Der Führer des Kahns habe vollständig richtig gehandelt, indem er seinen Kurs beibehielt; nur der Dampfer sei verpflichtet gewesen auszuweichen; doch habe er dies nicht gethan. Dadurch habe Prahm so schweren Mangel an Umsicht bekundet, dass es bei der Wichtigkeit für die Sicherheit des Schiffsverkehrs nicht zulässig erscheine, ihm die Befugnis als Schiffsführer zu belassen. Was das Verhalten des Prahm nach dem Unfall betreffe, so könne ihm das Oberseeamt hierüber keine Vorwürfe machen. Er war im Recht, dass, nachdem ihm gemeldet worden, dass sich im Schiffsraum 2 Fuss Wasser befänden, er für die Sicherheit des eigenen Schiffes besorgt war. Nachdem er sich aber später von der Gefährlichkeit überzeugt und er auch annehmen musste, dass dem Kahn keine Gefahr drohe, konnte er unter diesen Umständen seinen Kurs wohl fortsetzen. Was nun die Ausführung des Seeamts betreffe, dass es dem Schiffer einen Verweis über sein Verhalten erteilt habe, so habe sich das Oberseeamt auf den Standpunkt gestellt, dass das Seeamt wohl berechtigt gewesen, einen Tadel über das Verhalten des Schiffers in der Begründung zum Ausdruck zu bringen; wenn damit aber die Meinung zum Ausdruck gebracht werden solle, dass den Seeämtern eine Disciplinarbefugnis zustehe, so sei dies nicht der Fall. Das Seeamt habe einzig und allein über das Verhalten des Schiffers im allgemeinen zu urtheilen und darüber, ob ihm das Patent zu belassen oder zu entziehen sei.

## Vermischtes.

**Von der Marine.** Der Schiffsbestand unserer Kriegsmarine umfasst z. Zt. 91 Kriegsfahrzeuge. Darunter befinden sich 5 Panzerschiffe 1. Klasse von vollständig modernem Typ, fünf 3. Klasse, von denen die 4 Schiffe der Sachsen-Klasse einer Modernisirung unterzogen sind, bezw. noch werden sollen und 8 Panzer vierter Klasse modernen Typs, bei denen die während der Bauperiode erfundenen technischen Vorzüge nach Möglichkeit angewandt sind. Die Gesamtzahl der Panzerschiffe ist von 21 auf 18 vermindert, infolge der Ueberschreibung der ehemaligen 3 Panzerschiffe 2. Klasse „König Wilhelm“, „Kaiser“ und „Deutschland“ in die 1. Klasse der Kreuzer. Die Zahl der letzteren ist von 18 auf 20 angewachsen; und zwar hat insbesondere die 2. Klasse eine Verstärkung erfahren, welche gegenwärtig aus den 6 Schiffen „Prinzess Wilhelm“, „Irene“,

„Kaiserin Augusta“, „Hertha“, „Victoria Luise“ und „Fregä“ besteht. Die 3. Kreuzerklasse umfasst die beiden ehemaligen Korvetten „Arcona“ und „Alexandrine“ und die moderne „Gefion“, während die 4. Klasse acht leichte Kreuzer aufweist. Wenn die Gesamtzahl der Kreuzer im Verhältniss zum Vorjahre trotz der Vermehrung in den beiden ersten Klassen nicht noch stärker gewachsen ist, so liegt das daran, dass einerseits die früheren Kreuzerkorvetten, späteren Kreuzer 3. Klasse „Olga“, „Marie“ und „Sophie“ den Schulschiffen zugeschrieben sind, deren Zahl damit von 14 auf 17 erhöht wurde, andererseits der früher als Kreuzer geführte „Habicht“ in die Reihe der ungepanzerten Kanonenboote eingefügt worden ist, sodass die Zahl derselben trotz des Untergangs des „Itis“ nach wie vor drei ist. Ebenso ist der Bestand der 13 Panzerkanonenboote und der 10 Avisos gegen das Vorjahr unverändert geblieben, wohingegen die Streichung des Hafenschiffes „Luise“ und des zuletzt im Vermessungsdienst benutzten „Nautilus“ die Zahl der Schiffe zu besonderen Zwecken von 12 auf 10 vermindert hat. Die noch auf Stapel liegenden Neubauten „Ersatz Friedrich der Grosse“ (Panzerschiff 1. Klasse), „Ersatz Leipzig“ (Kreuzer 1. Klasse), die beiden Kreuzer 2. Klasse „M“ und „N“ und der Kreuzer 4. Klasse „G“ sind in der neuesten Liste ebensowenig aufgeführt, wie die neuerdings bewilligten Schiffe „Ersatz König Wilhelm“, „Ersatz Itis“ und „Ersatz Hyäne“.

**Der Handel im Hafen von Bordeaux.** Der britische Consul in Bordeaux, Mr. R. Hearn, erwähnt in seinem jährlichen Bericht an seine vorgesetzte Behörde des Mutterlandes, folgende interessante Angaben über die Entwicklung und das Emporblühen der französischen Seestadt. Der britische Beamte leitet sein Schreiben mit den Worten ein: „Bordeaux erfreut sich in jeder Branche, soweit sie auf den See- und Flusshandel Anwendung findet, einer steten Vervollkommnung und Erweiterung seiner Beziehungen; beabsichtigt man sowohl bei Ein- als Ausfuhrartikeln Vergleiche mit den Ergebnissen des Vorjahres anzustellen, so wird in jeder Beziehung ein Aufschwung und eine Vergrösserung zu verzeichnen sein. Grossbritannien unterhält fortgesetzt von allen Nationen die grössten Verbindungen mit dem Hafen, obwohl im letzten Jahre in einigen Industrieartikeln eine leichte Abnahme zu konstatiren war, die jedoch seit Anfang dieses Jahres, allem Anschein nach, wieder in das Gegentheil umgeschlagen ist. Der Hafen von Bordeaux hat wie alle anderen französischen Hafen des letzten Jahres eine Zunahme an aus- und eingehender Ladung, ebenso an der Anzahl Schiffe, die diesen Hafen aufsuchten, aufzuweisen; die Zunahme von 1895 auf 1896 beträgt 7¼ %. Bezugnehmend auf die vom Staate veröffentlichten statistischen Tabellen haben im Ganzen im Jahre 1896 2774 Schiffe mit einem Rauminhalt von 1727756 T. gegen 2560 Schiffe mit 1609917 des Vorjahres, den Hafen von Bordeaux aufgesucht. Diese angeführten Zahlen beziehen sich nur auf Seeschiffe und nicht auf Küstenfahrzeuge oder Schiffe in Ballast. Von diesen 1727756 T., worunter Ein- und Ausfuhr zu verstehen ist, fallen 37 % auf Einfuhr von England und 45 % auf Ausfuhr nach englischen Häfen. Die Anzahl der Segelschiffe, die im letzten Jahre in Ladung und Ballast in Bordeaux eingelaufen sind, hat um 18 Schiffe zugenommen, während in der Segelschiffstonnage eine Abnahme von 12188 T. zu verzeichnen war; die Anzahl der eingekommenen Dampfer betrug 49 mehr wie das Vorjahr, während die darauf bezügliche Tonnage 10307 T. kleiner war; die Zahl der ausgehenden Segelschiffe bezw. Tonnage wies eine Minderheit von 18 Segelschiffen und 12297 T. auf, die der Dampfschiffe eine Zunahme von 59 und eine Abnahme von 21259 Tons. Die Gesamttonnage hat nach und von England um 7235 Tons abgenommen, während die Handelsbeziehungen mit Spanien sich um 45000 T., mit Oesterreich um 9000 T. und mit Argentinien um 25000 T. ver-

grössert haben. Bemerkenswerth und für den französischen Hafen von Bedeutung ist die im letzten Jahre neu gegründete Dampfschiffsgesellschaft, welche Verbindungen mit Frankreich und Süd-Amerika aufrecht erhält, die Linie erhielt den Namen „Chargeurs Réunis Compagnie“. Dieses neue Schiffahrtsunternehmen empfangt wie alle anderen Frankreichs, vom Staate eine hohe Subvention, trotz dieser Vorgünstigung bleibt abzuwarten, ob die Linie in Anbetracht der bestehenden Konkurrenzgesellschaften im Stande sein wird, sich erfolgreich zu behaupten. In seinen ferneren Mittheilungen schenkt Mr. Hearn eine längere Beschreibung dem Vorhafen von Bordeaux, Pauillac. Wir beschränken uns darauf, zu erwähnen, dass die Quelle, aus der Bordeaux seine Lebenskraft schöpft, in diesem Vorhafen zu suchen ist, die dort angelegten Quais, Brücken, Krähne und andere Bequemlichkeiten haben vollgültiges Recht auf dem Höhepunkt fortgeschrittener Technik zu stehen. In No. 16 unserer Zeitschrift ist über die Entstehung und allmähliche Vervollkommenung dieses neueren Hafens eine längere und ausführliche Beschreibung zur Ausführung gebracht, worauf wir unsere Leser hinweisen.

**Rumänischer Schiffahrtsdienst.** Seit der Zeit, wo die Verbindung mit Europa auf dem Landwege infolge der Ueberschwemmungen in Bulgarien und Serbien unterbrochen ist, hat sich die rumänische Linie sowohl für den Passagierverkehr, als auch für den Postdienst als sehr nützlich erwiesen. Die günstige Witterung auf dem Schwarzen Meere kam der ordnungsmässigen Aufrechterhaltung des Dienstes sehr zu statten. Wenn es der Direction gelänge, auch für die schlechte Herbst- und Winterzeit Anordnungen zu treffen, welche beim Publikum das Vertrauen auf die Verlässigkeit des Dienstes zu erwecken vermöchten, könnte die rumänische Linie für die Verbindung des Orients mit Europa zweifellos sehr brauchbar werden.

**Export von Quaischuppen nach Süd-Amerika.** Eine grosse Firma in Santos bestellte vor längerer Zeit hier in Hamburg die Lieferung von zusammenlegbaren und transportablen Quaischuppen, die mittelst Segelschiffs nach Santos expedirt werden sollen. Von diesen Schuppen sind fünf bereits abgeliefert resp. befinden sich noch auf See, während der sechste und letzte dieser Tage am Schuppen Nr. 6 auf die Hamburger Bark „Lima“ verladen wurde, um die Reise nach seinem Bestimmungsorte anzutreten.

### Kleine Mittheilungen.

In Antwerpen hofft man, dass die Deutsche Ost-Afrika-Linie, die eines ihrer Schiffe auf der Reise nach Lissabon in Antwerpen anlaufen liess, eine reguläre Verbindung mit dem belgischen Hafen aufrecht erhalten werde.

Der tunesische Hafen Sfax ist vor einigen Wochen dem Verkehr übergeben. Die Wassertiefe reicht für die grössten Schiffe, Quaianlagen von 750 Meter Länge sind zum Anlegen der Schiffe gebaut.

Die Schiffe der Niederländischen Dampfschiffsgesellschaft haben im letzten Jahre 286 Reisen, und 2 525 999 Gulden Fracht, gegen 251 Reisen und 2 422 995 Gulden Fracht des Vorjahres, erzielt. Obgleich 1896 mit grossen Ausgaben für die Linie verbunden, war es der Gesellschaft doch möglich 8% Dividende zu zahlen.

### Vereinsnachrichten.

**Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.**

Sitzung vom 17. Juni. In der Versammlung, welche unter dem Vorsitze des Herrn Pickhard stattfand, wurde zunächst

ein Herr als Mitglied aufgenommen. Der Vorsitzende theilte sodann mit, dass von zwei hiesigen Rhedereien laut an den Verein ergangenen Auftrages Steuerleute für Segelschiffe gesucht würden. An Eingängen waren zu verzeichnen: ein Bericht des Vereins der Seesteuerleute an der Weser über die letzte dortige Versammlung; die Schreiben eines Mitgliedes aus La Guayra und eines Herrn aus Braunschweig; die Pilot Chart des North-Atlantic für Juni. Der Vorsitzende berichtete sodann über den am letzten Sonntag unternommenen Ausflug nach Bergedorf, welcher aufs Beste verlaufen ist. Hierauf folgte eine sehr lebhaft besprochene über die Wünsche der Seesteuerleute in Bezug auf eine anzustrebende Aenderung des Lehrplans der Navigationsschulen und schliesslich wurde noch eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen.

### Büchersaal.

**Ueber die Einwirkung der elektrischen Licht- und Kraftübertragungs-Anlagen in Schiffen auf den Kompass.** Anhang zu Magnetismus und Deviation der Kompass von H. A. Jungelaus. Buchdruckerei der „Nordsee-Zeitung“ A. Schultz, Geestemünde.

In eingehender Weise bespricht der Verfasser die Biot-Savart'sche Theorie der Ablenkung des Kompasses durch einen elektrischen Strom und macht besonders darauf aufmerksam, dass die Entfernung der Dynamomaschine vom Kompass des Schiffes so weit als möglich ausgedehnt werden müsse, da in den meisten Fällen sich in der Nähe der Dynamomaschine ein eisernes Schott befindet, welches in kurzer Zeit elektrisch, d. h. magnetisch wird. Kommt ein mit dem Schott in Verbindung stehendes Eisen oder gar dieses selbst in die Nähe des Kompasses, so kann dessen Ablenkung recht erheblich beeinflusst werden. Hat man durch Beobachtungen und Wahrnehmungen konstatiert, dass eine erhebliche Kompassstörung vorhanden ist, so wird die Deviation der Kompass am Besten durch Ausserbetriebsetzen der Dynamomaschine erzielt. Zu beachten ist ferner, dass nach längerem Stillstand der Dynamomaschine eine Ablenkung des Kompasses erst nach einiger Zeit stattfinden wird, ebenfalls sinkt die Ablenkung nur allmählich, wenn die volle Beleuchtung des Schiffes mehrere Stunden in Thätigkeit gewesen ist und dann plötzlich ausgeschaltet wird. Der Verfasser macht, auf Grund verschiedener Beobachtungen von ihm und anderen Personen, darauf aufmerksam, dass Glühlampen unbedenklich zur Beleuchtung des Kompasses benutzt werden dürfen. Herr Dir. Jungelaus führt dann in einem längeren Abschnitt unter dem Titel „Theorie und Praxis“ mehrere Beobachtungen auf verschiedenen Schiffen an und giebt dem Leser klare und verständliche Anweisungen, die Kompensation des Kompasses während der Reise selbst vorzunehmen. Das Buch ist in jeder Weise geeignet, dem Seemann Aufschluss zu geben, den Einfluss des elektrischen Lichts auf den Kompass nach Möglichkeit zu vermindern. Der Preis des Buches ist 60 S. C. S.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 23. Juni 1897.

Ausfrachten sind fast unverändert, d. h. ziemlich fest. Retourfrachten sind noch äusserst flau; Salpeterfrachten sind für Schiffe mit 1. Februar Löschanfang etwas fester. Einige Abschlüsse nachstehend:

„Areturus“, London/Capetown 20/6 per T. d. w., Stückgüter.  
 „Conway Castle“ Newcastle N. S. W./Westküste 14/—, 1/6 d. direkt, 1/6 falls nach einem Salpeterhafen, Kohlen.  
 „Hawksdale“ Liverpool/Sydney zu geheimen Bedingungen.  
 „Cockermouth“ New-York/2 Häfen Neu-Seelands, 1297 Tons Register, £ 2500.—.



## New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye &amp; Co.

New-York, den 11. Juni 1897.

Der Bedarf an Getreide-Ladungen zeigt in der letzten Woche, bezugnehmend auf die vorige, eine weitere Abnahme, das allgemeine Geschäft liegt in den Händen fester Linien. Im Gegensatz zu den eben erwähnten Aussichten ist ein erfreulicher Aufschwung für Bauholz vom Golf und für Bretter von den Provinzen zu verzeichnen, der Umstand, dass sich trotz grossen Räumteangebots die Frachten behaupten, spricht für die gegenwärtige Position dieser Fahrten. Der grosse „rush“ verschiedener Ladung nach unserem Continent, in Folge der in Aussicht stehenden Tarifänderung, hat sein Ende erreicht und die beständige Abnahme sich bewerbender Boote verspricht in der nächsten Zukunft einen etwas festeren Frachtenmarkt, obgleich ein bemerkbarer Aufschwung nicht eher erwartet werden kann, bis sich ein grösserer Bedarf nach unseren Cerealien einstellt. — Unser Segelschiffmarkt bleibt ruhig aber fest und der Mangel an Tonnage, sowohl am Platze, wie auf Ankunft, berechtigt die Annahme auf bessere Raten. Es besteht grössere Nachfrage für Schiffe mit Stückgutladung nach Australien, ebenso für Kistenöl nach dem fernen Osten und für Bauholz vom Golf nach Europa, während eine Wiederbelebung des Holzgeschäfts nach Süd-Amerika zu bemerken ist, man hofft auf einen grösseren Bedarf in dieser Linie in kürzerer Zeit. „Naval Stores“-Frachten sind niedrig und werden vernachlässigt, ebenso wie die Fahrt mit Oelfässern nach Europa flau ist und die Raten keine bemerkenswerthe Aenderung aufweisen.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	1 1/4 d.	8.9	7.	9/a10
London, Dpfr.	2 1/4 d.	15/	9.6	10 a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 1/4 d.	15/	8/	15 a17/6
Bristol	2 1/2 d.	17.6	10/	17/6
Hull	3d.	15/	11/3	15
Leith	3 1/4 d.	17.6	11/3	17/6
Newcastle	3d.	20/	12.6	15 a17/6
Hamburg	45 s	75 s	12 cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	18 cts.	13 cts.	12 a16c.
Amsterdam	7c.	18 cts.	13 cts.	12 a16c.
Copenhagen	2/6	21.3	16/3	25
Bordeaux	2/6	35 cents.	30c.	8 s.
Antwerpen	3d.	17.6	11/3	17.6 a20
Bremen	45 s	20c.	15 c.	12c.
Marseille	2/	20/	15/	20 a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 12c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 1 1/2 d. — Bremen 25c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide per Dpfr.	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4	2 1/4
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	.....	2 1/2	2 1/2	2 1/2	2 1/2
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.			
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	19 a19 1/2 c.	18c.	17 1/2 c.	21c.			

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

In No. 25 der „Hansa“, Seite 295, wird unter Seeamts-entscheidungen, Seeamt zu Hamburg, eine am 25. März 1897 erfolgte Strandung des deutschen Vollschriffes „Maipo“ auf den Zuider Haaks-Gründen zum Abdruck gebracht. Kapitän Thedens sagt dort u. A. aus: „Es ist ihm unerklärlich, wie es möglich gewesen, dass sein Schiff mit dem gegebenen Kurs und bei der Windrichtung und dem schönen Wetter nach der Strandungsstelle hat gelangen können. Das Schiff ist 19 bis 20 Seemeilen östlicher gerathen, als es nach dem gesteuerten Kurs annehmen

musste, und ist es daher unbegreiflich, wie man mit dem Schiff so weit südlich gekommen ist, da dasselbe vom Mittag des vorhergehenden Tages an immer nördlicher als Kurs hingegangen war.“ Auch die Seewarte hat den Fall bezüglich der Kompassse untersucht, Auffälliges aber auch nicht gefunden. Es möge mir nun gestattet sein, auf einen Artikel des „Nautical Magazine“, Jahrgang 1890, Seite 230, zu verweisen. Ueberschrieben ist derselbe: „Navigation from the channel to the Texel.“ Derselbe erschien zu der Zeit, als ich mit der Abfassung des Werkes „Nautischer Briefsteller“ beschäftigt war. Da derselbe für diese Gegend wichtige Fingerzeige bezüglich der Navigirung enthält, so habe ich denselben im Anhang des gedachten Briefstellers, Seite 200, mit aufgenommen. Es heisst daselbst: „An den Herausgeber des Nautical Magazine. Mein Herr! Jetzt ist wiederum ein Dampfer auf Texel gestrandet, wodurch die Zahl der hier verunglückten Dampfer während der letzten drei Monate auf mindestens 6 angewachsen ist; sämtlich waren sie vom Kanal nach Bremerhaven oder Hamburg bestimmt.“

Erlauben Sie, dass ich den Schiffskapitänen einige Warnungen ertheile und die Ursachen angebe, wodurch sie von ihrem Kurse versetzt sind? Es giebt keine Gegend in diesen Gewässern, wo es für den Kapitän so absolut nothwendig ist, das Setzen der Gezeiten zu beobachten, wie gerade hier. Angenommen, ein Schiff verlässt East-Goodwin bei Niedrigwasser in Dover, dasselbe wird dann während 12 Stunden die Wirkung des Stromes unter einem Winkel von 4 Strich auf seinen Backbord-Bug haben und dadurch in die Bucht versetzt werden. Während 6 Stunden wird dann die Gezeit nach entgegengesetzter Richtung fliessen, aber in einer Gegend, wo der Einfluss derselben am wenigsten fühlbar ist.\*) Es ist daher für den Kapitän von der grössten Wichtigkeit, dass, während er East-Goodwin verlässt, er weiss, wie die Gezeit zur Zeit setzt und wie lange dieselbe auf seinen Backbordbug wirkt. Auf der Strecke zwischen Goodwin und Terschelling läuft die Gezeit südlich von Niedrigwasser bei Dover bis Hochwasser bei Dover: der Strom kentert bei Hochwasser und setzt dann nach entgegengesetzter Richtung ungefähr 6 Stunden. Die Gezeit ist am stärksten bei Goodwin und Texel und wenn hierauf nicht Rücksicht genommen, wird man finden, dass man mehrere Meilen südwärts versetzt ist. Hierbei ist nicht zu überssehen, dass das Schiff im Kanal einen mehr Ost-Kurs verfolgt.\*\*\*) Bei Goodwin hat es dagegen NO. zu steuern, und in Folge des remanenten Magnetismus wird nicht der Kurs innegehalten, welchen die Steuertabelle angiebt, sondern es wird mehr oder weniger östlich versetzt werden. Ich fand meistens, dass mein Kompass 1/2 Strich zu östlich zeigte. Es empfiehlt sich daher, auf der Höhe von S-Foreland das Schiff auf den Nordsee-Kurs zu legen, die Feuer von S-Foreland in Linie zu bringen und so den Fehler des Kompasses für diesen Kurs zu bestimmen. Dieses sind die zwei Ursachen, wodurch so viele Strandungen von Dampfern bei Texel herbeigeführt werden.\*\*\*\*) Unter keinen Umständen sollte man daher bei dickem Wetter versuchen, irgend ein Feuer zu sichten, ausser Terschelling-Feuerschiff, und auch dies nur bei gutem, sichtbarem Wetter, denn das niedrige Land und die Zuider See verursachen, dass die Luft über dem Lande neblig und dick ist, sodass die Feuer selbst in grösster Nähe unsichtbar bleiben. Wenn es nur im geringsten dick ist, so empfiehlt es sich, eine angemessene Strecke nördlicher zu steuern und erst dann den Kurs auf Borkum zu richten, wenn das Loth

\*) Siehe Gezeitentafeln, Blatt I und II.

\*\*) Anmerkung des Uebersetzers: Kommt es von den nördlichen Staaten Nordamerikas, so ist der Kurs ebenfalls zu östlich gewesen.

\*\*\*) Anmerkung des Uebersetzers: Wie dies vorhin gezeigt, werden hier auch Segelschiffe durch eine südliche Versetzung häufig versetzt.

hinreichende Wassertiefe giebt. Und wenn man glaubt, auf der Höhe von Norderney sich zu befinden, kann man in 13 Faden Wasser gehen und das Weser-Feuerschiff anlaufen. Dies Manöver ist besser, als zu versuchen, Helgoland zu erreichen.

Ich habe eingehende Studien über das Laufen der Gezeiten an unserer Küste gemacht und als Autor eines Werkes über diese Frage, welches auf Ihrer Majestät Schiffen eingeführt ist, glaube ich daher, hiervon etwas zu verstehen, um so mehr, als ich eine Anzahl Jahre in dieser Fahrt beschäftigt war.

Sunderland, den 16. Februar 1890.

(gez.) William B.  
W. Döring.

#### Etwas über Rostschutz.

Rostschutzfarben der verschiedensten Art existiren massenhaft, und wenn manche derselben auch ganz gute Eigenschaften besitzen, so haben sie doch den an sie gestellten Anforderungen nicht entsprochen.

Seit einigen Jahren bringt die Firma Heinrich Clasen (Inhaber: Carl Nissen), Hamburg, Admiralitätsstrasse 52, eine sogenannte Schuppenfarbe, Marke „Kompass“ und Marke „Ferrodor“, in den Handel, die sich als Rostschutzmittel in der Praxis durchaus bewährt hat und eine Rostschutzfarbe darstellt, wie sie besser nicht existiren soll. Die bisher gebräuchlichsten Rostschutzfarben waren speciell Bleimennig, Eisenmennig, Zinkweiss, Bleiweiss und andere sogenannte Patentfarben. Alle diese Farben bestehen aber nur aus erdigen, staubförmigen, pulverartigen Farbkörpern, die sich durch chemische Einflüsse, Luft, Wasser, Wärme und Kälte verändern, d. h. sich zersetzen, oxydiren und mit dem beigerührten Leinöl und Firniss etc. sich verselfen. Diese staubförmigen Farbkörperchen saugen das beigerührte Oel in sich auf und lassen dasselbe, besonders wenn noch künstliche Trocknungsmittel, als: Siccativ, Terpentinöl etc. verwandt werden, schnell wieder verdunsten. Solcher Farbenanstrich wird, besonders nach andauernder Wärme, z. B. nach heissen Sommermonaten, trocken und hart, spröde und rissig, so dass derselbe bald wieder zerfallen muss. Um nun eine wirklich haltbare Rostschutzfarbe herzustellen, ist es absolut erforderlich, einen Farbstoff zu verwenden, welcher widerstandsfähig bleibt, der sich gegen chemische Angriffe aller Art, gegen Witterungseinflüsse, gegen Hitze, Kälte und Nässe vollkommen unveränderlich zeigt, also nicht selbst zerfällt und die Eigenschaften besitzt, das Bindemittel, Oel, so fest zu halten, dass dieses nicht so leicht verdunstet. Ferner ist es erforderlich, dass das Bindemittel, Leinöl oder Firniss, von einer absolut reinen, säurefreien Beschaffenheit ist, damit dieses nicht oxydirend auf das Metall resp. die Anstrichfläche wirken kann.

Genannte erforderlichen Eigenschaften besitzt in vollem Umfange, einzig dastehend, die Schuppenfarbe Marke „Kompass“

und Marke „Ferrodor“. Sie besteht nicht aus staubförmigen Farbkörpern, sondern aus lauter winzigen, flachen, biegsamen, glänzenden, metallischen Schüppchen, aus kieselsaurem Eisen-oxyd und zeigt sich gegen chemische Angriffe, sei es Schwefel-, Salpeter- oder Salzsäure etc., sowie gegen Glühhitze, vollkommen unveränderlich und unangegriffen. Die Schuppenfarbe zerfällt und oxydirt nicht, besitzt also eine unbegrenzte Haltbarkeit und hat ebenfalls die erforderliche Eigenschaft, das beigerührte Bindemittel, Leinöl resp. Firniss, festzuhalten und ein Verdunsten desselben zu verhüten. Die kleinen metallischen Schüppchen der Schuppenfarbe legen sich nämlich beim Anstrich schichtweise, schuppenartig übereinander, verkleben sich gewissermassen mit dem beigerührten Firniss, ohne denselben in sich selbst aufzusaugen, und schliessen den Zugang von Luft und Feuchtigkeit hermetisch ab, eine zähe, elastische, firnissartige Metallhaut bildend, von ausserordentlicher Dauerhaftigkeit.

Je länger der Oel- resp. Fettgehalt einer Farbe erhalten bleibt, desto grösser ist naturgemäss auch die Haltbarkeit und der Rostschutz der Farbe. Dass der beigerührte Firniss wirklich von den kleinen metallischen Schüppchen der Schuppenfarbe festgehalten wird, beweist die Haltbarkeit und das Anhaften der Schuppenfarbe auf heissen Gegenständen, als: heisse Dampfrohre, Dampfzylinder, Dampfschiffschornsteine etc. etc. Wohl keine andere Farbe besitzt derartige Eigenschaften; die meisten blättern auf heissen Gegenständen sofort ab, ein Zeichen, dass das Bindemittel Leinöl resp. Firniss oder dergleichen schnell verdunstet und vom Farbstoff, welcher hier aus zerstäubtem Farbmehl resp. Farbpulver besteht, nicht festgehalten wird.

Wie bereits oben erwähnt, muss das Bindemittel, Oel etc., einer Rostschutzfarbe von absolut reiner, säurefreier, möglichst fetthaltiger Beschaffenheit sein und wird daher zum Anrühren der Schuppenfarbe ein präparirter blei-, harz- und säurefreier Specialfirniss geliefert, welcher keinen oxydirenden Einfluss auf die Anstrichfläche ausübt. Die Schuppenfarbe, in trockenem Zustande geliefert, wird durch einfaches Anrühren mit dem dazu gehörigen präparirten Specialfirniss schnell streichfähig gemacht und ist durch ihre ausserordentliche Streich- und Deckfähigkeit im Gebrauch sehr ergiebig und sparsam und daher billiger als andere Rostschutzfarben, ganz abgesehen von der längeren Haltbarkeit der Schuppenfarbe. Sodann hat die Schuppenfarbe den grossen Vortheil, dass sie neben denkbar bestem Rostschutz eine sehr hübsche, metallisch glänzende Schmuckfarbe darstellt. Man kann auf derselben natürlich auch jede andere Farbe als Schmuckanstrich verwenden. Die Firma Heinrich Clasen (Inhaber Carl Nissen) Hamburg, Admiralitätsstr. 52-53, hat den Alleinverkauf der Schuppenfarbe Marke „Kompass“ und Marke „Ferrodor“ und unterhält hierin ein bedeutendes Lager.

Unseren in Kiel ausgestellt gewesenen und mit der **goldenen Medaille** prämiirten

## Patent-Wasserrohr-Schiffskessel

von 206 qm Heizfläche, construirt für 13½ Atmosph. Ueberdruck, geben wir preiswerth ab.

**Babcock & Wilcox Ltd., Deutsche Abtheilung,**

Patent-Wasserrohr-Dampfkessel-Fabrik.

BERLIN C., Kaiser Wilhelmstrasse No. 1.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 27.

Hamburg, den 3. Juli

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Ueber frühere englische Bergungs-Gesetze. — Die jährliche Zusammenkunft der Shipmaster Society. — Gerichtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Aus dem Ring der Hamburger Schifffahrts-Notabeln ist im Laufe der vorigen Woche wiederum eine Gemme gefallen. John Meyer, der langjährige Director der Hamburg-Amerika Linie ist plötzlich aus seiner reichen Thätigkeit abberufen worden. Der Verstorbene war ein echter Packetfahrtsmann, gross geworden im Dienste der Gesellschaft, in der er von Stufe zu Stufe emporgestiegen, bis er die Spitze erreicht, war sein ganzes Wesen innigst mit dem Geschehe dieser grossen Rhederei verwoben. Glänzende Eigenschaften des Geistes, gewandte und verbindliche Umgangsformen und ein ausgesprochenes Geschick zu vermitteln, wo sich Gegensätze zuzuspitzen drohten, das waren die hervorstechenden Vorzüge des beliebten Mannes. Meyer war keine trockene Kaufmannsnatur, kein Mann der Schablone: es steckte vielmehr ein Stück vagantischer Ungebundenheit in seinem Charakter, die ihm emsige und schablonenmässige Arbeit zum Gräuel machten. Dagegen verstand er es trefflich, Pläne im Grossen zu entwerfen, entstandene Verwickelungen zu klären und Differenzen zu schlichten. Sein liebenswürdiges, joviales Wesen, seine geistreichen Einfälle und eine ausgesprochene diplomatische Begabung kamen ihm in der Vermittlerrolle stets trefflich zu statten. Die Gesellschaft verliert in Meyer einen hochbefähigten Mitarbeiter, einen Mann von aussergewöhnlicher Begabung, der sein ganzes Leben dem Dienste dieser Rhederei gewidmet hat. Die Lücke, die durch sein

Dahinscheiden entstanden, wird noch lange fühlbar bleiben und in der Geschichte der Hamburg-Amerika Linie wird der Name John Meyer stets einen hervorragenden Platz behaupten.

Das englische Untermannungsgesetz soll nach einem Bericht deutscher Blätter auch auf nicht britische, in englischen Häfen befindliche Fahrzeuge Anwendung finden. Von einschneidender Wirkung auf die fremde insbesondere auf die deutsche Schifffahrt wird sich diese Bestimmung wohl kaum erweisen, denn die Scala, die wir vor längerer Zeit in unserem Blatte veröffentlichten und die als Norm für die Bemannung der Seeschiffe dienen soll, ist wie bereits erwähnt, so niedrig bemessen, dass es wohl kaum ein deutsches Schiff giebt, dessen Besatzung die vorgeschriebene Zahl nicht übersteigt. Von praktischer Bedeutung ist die Sache also nicht, wohl aber verdient dieses Vorgehen des britischen Handelsamtes aus dem Grunde Beachtung, weil es ein neuer Beweis des zu Tage getretenen Bestrebens ist, die übrigen seefahrttreibenden Nationen zur Annahme gleichwerthiger Bestimmungen zu drängen. Die eigentliche Triebfeder dieser, seitens der britischen Regierung verfolgten Politik, ist bekanntlich die Eifersucht der britischen Rheder gegenüber den immer mehr Boden gewinnenden fremdländischen Concurrenten, von denen behauptet wird, dass sie, weil frei von gesetzlichen Einschränkungen, in der Lage sind, erfolgreicher den internationalen Wettbewerb in der Schifffahrt zu bestehen. Ob diese



Auffassung berechtigt ist, soll hier nicht weiter erörtert werden. Thatsache ist, dass über kurz oder lang die übrigen Staaten auf diesem Wege folgen werden und müssen und da drängt sich doch die Frage auf: wird denn mit all diesen Gesetzen und Bestimmungen auch thatsächlich das Ziel einer Herabminderung der Seegefahren erreicht? Die Verfechter der Gesetze heben hervor, dass seit Erlass der Gesetze zum Schutze der Menschenleben auf See die Zahl der Unglücksfälle sich vermindert und die Verlustziffern herabgedrückt worden sind. Es ist aber doch irrig, anzunehmen, dass damit der Werth dieser Gesetzgebung bewiesen ist. Die Verdrängung der Segel durch Dampf, die in eben diesem Zeitraume sich in ausgedehntem Maasse vollzogen, das Anwachsen der Schiffsdimensionen, die Vervollkommnungen im Schiffbau sind Faktoren, die in dieser Hinsicht viel schwerer wiegen, als all die papiernen Bestimmungen. Man frage doch nur einmal die Beamten der Ueberwachungsorgane in den verschiedenen Ländern um ihre offene und ehrliche Meinung über den Werth der Bestimmungen auf deren Einhaltung sie zu achten haben. Mögen es Angestellte des Board of Trade, der verschiedenen Polizeibehörden, der deutschen Seeberufs-Genossenschaft sein, sie werden alle eingestehn, dass sie an die Zweckmässigkeit der Verordnungen nicht glauben. Wir müssen uns unsere Böte mit Reserve-Riemen und Reserveinventar vollpfropfen und wenn einmal ein Mann über Bord geht, so hat man Mühe, den ganzen Plunder aus dem Boot zu packen, damit die Leute darin hantiren können. Wir sind jetzt mit all diesen Verordnungen auf dem Standpunkte angelangt, wo wir nur noch Eins brauchen können: Vereinfachung unserer Einrichtungen, möglichste Einschränkung des Inventars. Jetzt ist unser Schiffsbetrieb mit Tausend Haken und Oesen eingerichtet, dass wir vor lauter Bäumen den Wald nicht sehen. Es wird Zeit, dass wir uns offen und ehrlich eingestehen: „es giebt immer Fälle auf See gegen die man nicht gewappnet sein kann. Wenn wir uns den Anschein geben, als seien wir gegen alle Eventualitäten gesichert, so betrügen wir uns selbst und streuen Anderen Sand in die Augen. Beschränken wir uns in Bezug auf Sicherheitsvorrichtungen auf das Allernothwendigste, dann können wir dieses Allernothwendigste gut machen und können die Einrichtungen in gutem Stande halten, was das Wichtigste ist.“

Am 3. Juli vor 25 Jahren wurde ein heute weit über die Grenzen des Vaterlandes hinaus bekanntes Unternehmen, welches in hervorragendem Maasse dazu beigetragen, den Unternehmungsgeist der deutschen Nation in vortheilhafter Weise zu verbreiten, ins Leben gerufen. Das Etablissement, dem unser Gruss gilt, ist die „Flensburger Schiffs-

bau-Gesellschaft“, die als Actiengesellschaft unter dem heutigen Namen vor 25 Jahren gegründet wurde und die bei ihrer Entstehung zum Vorsatz genommenen Prinzipien — „der sich kräftig entwickelnden deutschen Rhederei den Zuwachs an Schiffen selbst zu bauen, anstatt diese Aufträge dem Auslande zuzuführen“ — bis auf den heutigen Tag nicht nur erfüllt, sondern weit überschritten hat. Insgesamt sind 168 eiserne und stählerne Dampf- und Segelschiffe mit einem Raumgehalt von 219 824 Registertons gebaut, von dieser angegebenen Tonnage sind allein 17 859 Tons im Jahre 1896 zur Ablieferung gebracht, während in den ersten 5 Jahren die Gesamttonnage der erbauten Schiffe nur 4800 betrug. Dass die Belichtung des ganzen Etablissements durch electrisches Licht herbeigeführt wird, ist bei der heutigen Verbreitung dieser Beleuchtungsweise nichts besonderes, interessant jedoch ist, dass auch die Electricität als treibende Kraft der schweren Kräne, von denen einer 100 Tons Hebefähigkeit besitzt, dienstbar gemacht ist. Eine besondere Erwähnung verdient das grosse Schwimmdock der Gesellschaft, welches aus zwei Hälften von je 140' Länge besteht und im Stande ist, Schiffe bis zu 3500 R.-T. aufzunehmen. Das Actien-Capital mit dem die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft gegründet wurde, betrug 675 000 Mark, durch umfangreiche Verbesserungen und Vergrößerungen des Betriebes ist die Summe auf 2 010 000 Mark gestiegen. Den Actionären ist eine Durchschnitts-Dividende von  $9\frac{1}{2}\%$  bezahlt. Wir sehen also ein beständiges Wachsen und Gedeihen, eine ununterbrochene Zunahme nicht allein des ganzen Betriebswesens, sondern der Bauaufträge, womit die Gesellschaft von den grössten deutschen und ausländischen Rhedereien beschäftigt wird. Möge bei der Feier des 50 jährigen Bestehens die deutsche Schiffbau-Gesellschaft an der Ostsee mit derselben Zufriedenheit auf ihre vergangene Thätigkeit zurückblicken, wie sie es heute mit voller Berechtigung thun darf — dies soll unser Wunsch sein.

Wir hatten in einer früheren Nummer der Zeitschrift Gelegenheit unseren Lesern mitzutheilen, dass das Kontingent ausländischer Seeleute auf britischen Handelsschiffen in der Mehrzahl aus Skandinavien bestehe, während der beträchtliche Prozentsatz deutscher Reichsangehöriger in steter Abnahme begriffen sei. Die Aeusserungen hervorragender englischer Fachleute; wie Lord Brassey und Beresford, denen statistische Angaben, die Verhältnisszahl der einzelnen Nationalitäten in der britischen Handelsmarine betreffend, vorlagen, veranlasste uns diese Abnahme von Angehörigen deutscher Nation bestimmten Ursachen zuzuschreiben. Es lässt sich klar nachweisen, dass die

unverkennbaren Bemühungen englischer Rheder nur einheimischen Seeleuten das Kommando resp. die Steuermannsstellen auf ihren Schiffen zuzuwenden einerseits, ferner die im Deutschen Reich geschaffenen Wohlfahrtseinrichtungen, wie die Seerberufsgenossenschaft und Invaliditätsversicherung andererseits, mit einer Abnahme deutscher Seeleute auf englischen Schiffen in engster Verbindung stehen. Eine ganz entgegengesetzte Meinung vertritt die Nord-Ostsee-Zeitung, denn sie behauptet: „Die Mannschaft der gesammten englischen Handelsmarine bestehe kaum noch zu einem Drittel aus Engländern, während zugleich unter den Ausländern die Deutschen nahezu die Hälfte ausmachen. Aber auch unter der Mannschaft der englischen Kriegsflotte werde der Procentsatz der Deutschen von Jahr zu Jahr grösser u. s. w.“ Wir wollen noch hinzufügen um unsere früher vertretene Ansicht aufrecht zu erhalten, dass die Abnahme deutscher Seeleute auf englischen Schiffen eine beständige Zunahme unserer Landsleute auf deutschen Schiffen zur Folge hatte. Diese letztere Thatsache hat durch die jüngst veröffentlichte Statistik über An- und Abmusterungen im Hamburger Seemanns- amte vollauf ihre Bestätigung gefunden.

### Ueber frühere englische Bergungs-Gesetze.\*

Das älteste aller bekannten englischen Bergungs-Gesetze sprach dem ersten Finder das Eigenthumsrecht an verlassenen und herrenlosen Gütern der See zu; dann kam ein anderes, nach welchem die auf See oder am Strande aufgepickten Güter der Krone oder dem Eigenthümer des Bodens gehörten, wenn nicht von dem früheren Besitzer innerhalb einer festgesetzten Zeit Klage erhoben würde. Selbstverständlich verlangten die Berger eine Belohnung für ihre Mühe und so entstand allmählich die Sitte, dass sie für sich die Hälfte der geretteten Gegenstände beanspruchten, welche Forderung ihnen durch eine Verleihung Knuds I., des Königs von Dänemark und England, an die Mönche von Canterbury vom Jahre 1023 als ihr Recht bestätigt wurden. Die ersten Verlegenheiten, die den englischen Königen aus der Ausübung dieses Rechtes der Berger mit anderen Schifffahrt treibenden Nationen, vor allem mit Frankreich, erwachsen, führten zu der Gesetzgebung vom 1353, wonach bestimmt wurde, dass alle an den Strand getriebenen Güter, mit Ausnahme von „Wracks“ dem Eigenthümer gegen eine entsprechende Belohnung der Berger wieder ausgeliefert werden sollten. Als „Wrack“

im Sinne dieses Gesetzes war ein gestrandetes oder auf See verlassenes Schiff anzusehen, wenn es keinem lebenden Wesen gelungen war, sich lebend ans Ufer zu retten. Unzweifelhaft ist dieses barbarische Gesetz Jahrhunderte lang in Kraft gewesen, und man kann sich nicht darüber wundern, dass während dieser Zeit, wo es im Interesse der Berger lag, dass kein Leben gerettet wurde, böse Gerüchte über ihr unmenschliches Treiben im Umlauf waren, von denen man übrigens nicht behaupten kann, dass sie unbegründet seien. Erst im Jahre 1771 wurde von Lord Mansfield bestimmt, dass die Eigenthümer eines Wracks nicht dadurch ihres Eigenthums beraubt werden sollten, dass kein lebendes Wesen sich lebend zu retten vermocht hatte.

Wenn nun auch nach dem vorerwähnten Gesetze dem Eigenthümer ein Anspruch auf sein geborgenes Gut zustand, so war es doch schwer für ihn, sein Recht zu erwirken, da es keinen competenten Gerichtshof für derartige Klagen gab, und bis ein solcher geschaffen wurde hielten diejenigen, die einmal von gestrandeten Gütern Besitz ergriffen hatten, diese ziemlich fest. Wahrscheinlich wurde, um diesem Uebelstande und den ersten Verlegenheiten, die der Regierung mit fremden Nationen daraus erwachsen, abzuweichen, gegen Ende des 13. Jahrhunderts die Admiralswürde geschaffen und dem Träger derselben der Auftrag erteilt, diese Rechtsstreitigkeiten zu schlichten. Der Admiral errichtete nun das Admiralitätsgericht, an dessen Spitze er sich stellte, und es ist actenmässig festgestellt, dass dieses Gericht bereits im Jahre 1357 einen Fall von Seeräuberei oder Kaperei auf See untersucht und entschieden hat; auch scheint es seit dieser Zeit der competente Gerichtshof für Seeräuberei- und Schiffsbruchsachen gewesen zu sein, namentlich nachdem seine Gerichtsbarkeit durch die Gesetzgebung Richards II. genau bezeichnet und begrenzt worden war. Dieses Gesetz beschränkte die Gerichtsbarkeit des Admirals lediglich auf Schiffsbruch-Sachen, die sich in seiner Provinz ereignet hatten und suchte seinen „Handel“ mit Wracks zu verhindern.

Dieses neue Gesetz erregte unter den Bergern grosse Unzufriedenheit, was begreiflich wird, wenn man die damaligen Zustände näher ins Auge fasst. Es hatten nämlich viele Seestädte, vor allen die sogenannten 5 Städte (Dover, Sandwich, Hastings, Romney und Hythe) besondere Privilegien, unter denen sich auch der Rechtsanspruch auf die gesetzlichen Wracks sowie die Gerechtsame befand, Gerichtshöfe für die Rechtsprechung in derartigen Angelegenheiten zu errichten. Dass dieses Privilegium von beträchtlichem Werthe war, ist leicht verständlich, wenn man erwägt, dass das Vorrecht der 5 Städte sich über ein sehr grosses Gebiet erstreckte, in welchem Strandungsfälle nur zu häufig

\*) Uebersetzt aus dem „Nautical Magazine“ vom Königl. Navigationslehrer Th. Lüning.

waren; so ist z. B. vom Jahre 1624 bekannt, dass ein einziger Sturm allein an Ankern und Ketten einen Gewinn von 4000 *℔* einbrachte, und zu derselben Zeit schreibt der Richter des Admiraltätsgerichts an den Grafen von Buckingham, der damals dort Admiral war, dass er für ihn in einer einzigen Session des Gerichtshofes nicht weniger als 600 000 *℔* an Abgaben aus Wracks eingenommen habe.

Es entsteht nun allerdings die Frage, wie der Admiral zu den Einkünften aus den Wracks der 5 Städte gelangte. Dies verhielt sich so: Wie wir bereits gesehen haben, gehörten in den frühesten Zeiten, von denen zuverlässige Urkunden existiren, die Wracks der Krone, diese verlieh sie oft mit dem Lande, das den Gegenstand der Schenkung bildete, an Bevorrechtete des Landes; auch wurden oft Wracks und herrenlose Güter in die Verleihung mit eingeschlossen, wenn Städten Vorrechte verliehen wurden. Dies war auch in dem Gnadenbriefe der Fall, der den 5 Städten von Eduard I. gewährt wurde. Etwas später, der genaue Zeitpunkt ist nicht bekannt, pflegten die Herrscher bei der Ernennung des Lord Gross-Admiral diesem gleichzeitig mit seiner Bestallung ausser anderen Vortheilen auch den Rechtsanspruch auf die Wracks zu verleihen. Zur Zeit Heinrichs VIII., ja wahrscheinlich noch früher, erfreute sich also der Admiral dieses Rechtes bevor es durch die Krone den Landeigenthümern und Städten verliehen war. Ebenso wie der Lord-Gross-Admiral im Besitz der Wracks im Allgemeinen war, so war der Admiral oder Gouverneur der 5 Häfen Besitzer der Wracks, die in ihrem Gebiete aufgepickt wurden. Das Merkwürdigste an dem Bergungsgesetze war nun, dass der Gouverneur, obgleich er den vollen Anspruch auf die Wracks hatte, dennoch immer nur die Hälfte bekam, während die andere Hälfte den Bergern zufiel. Uebrigens scheint hinsichtlich seines Anspruchs eine Unsicherheit geherrscht zu haben, wenigstens steht fest, dass die damaligen Gouverneure es für erforderlich erachtet haben, sich im Jahre 1526 und später nochmals im Jahre 1566 ihr Recht von den 5 Städten noch besonders bestätigen zu lassen. Da der Gouverneur von der Krone ernannt wurde, und die 5 Städte durch ihren Freibrief zu dem Besitz der ganzen Wrackgüter berechtigt waren, so kann man nicht verstehen, wie der Gouverneur, es sei denn durch besondere Schenkung, die Berechtigung zu einem Antheil an den Wracks der 5 Städte erlangen konnte. Dessen ungeachtet scheint er von 1401 bis 1624 immer die Hälfte davon bekommen zu haben, und die Thatsache ist überwältigend, dass der Berger immer die andere Hälfte der „herrenlosen Güter“ erhielt. Als solche wurden diejenigen Güter angesehen, auf welche kein Eigenthümer

innerhalb eines Jahres und eines Tages Frist Anspruch erhob.

Wir haben vorhin gesehen, dass, wenn bei einem Schiffbruch ein lebendes Wesen sich rettete, das gestrandete Gut kein Wrack im Sinne des Gesetzes war, und dass der Eigenthümer es gegen Erlegung der Bergungskosten wieder beanspruchen konnte. Hiergegen erhob nun der Admiral bzw. Gouverneur Einspruch. Anscheinend wurde das Gesetz vom Jahre 1353 so ausgelegt: Wenn ein Schiff strandet oder in Noth geräth, so ist der Admiral der Krone und den Eigenthümern persönlich für das Schiff und die Güter verantwortlich, er ist einzig und allein der Berger; zwar kann er, ja es ist sogar seine Pflicht, andere mit dem Bergen beschäftigen; aber die Berger erlangen dadurch keinen Anspruch weder an das gerettete Eigenthum noch an den Eigenthümer, hinsichtlich ihrer Bezahlung haben sie sich lediglich an den Admiral, Gouverneur oder Vice-Admiral zu halten. Wenn nun dieser Anspruch auch anscheinlich kein gesetzlicher gewesen ist, so bestand ihre Sicherheit doch darin, dass der Admiral die geretteten Güter nicht früher den Eigenthümern auslieferte, als bis dieser sowohl ihn, als auch die Berger hinreichend befriedigt hatte; entstanden über die Höhe der Forderung Streitigkeiten, so lag die Entscheidung beim Admiral. Da diese nun wohl nicht immer zu ihrer Zufriedenheit ausgefallen sein mag, weil der Admiral stets den Löwenantheil beanspruchte, so versuchten einzelne Berger ihren Rechtsanspruch vor Gericht geltend zu machen, was ihnen von dem Richter des hohen Admiraltätsgerichts, Herrn Henry Marten, auch gestattet wurde. Dies hielt nun der Vice-Admiral von North Cornwall, Herr Francis Bassett, für eine offenbare Uebertretung des Gesetzes und wandte sich dieserhalb an den genannten Richter, indem er ihm vorstellte, dass, wenn man einem so gemeinen Haufen von Seeräubern das Recht der gerichtlichen Klage einräumen wolle, diese Leute sich künftig gewaltsam in den Besitz eines jeden in Noth befindlichen Schiffes setzen und „kein Mann von Stande“ sich unberufen in eine solche Sache einmischen würde. Der Richter war jedoch entgegengesetzter Meinung, und es ist interessant, seine Antwort zu hören, welche so lautet: „Durch das Gesetz Gottes und der Natur ist Jedermann nicht nur befähigt, sondern sogar verpflichtet, das Leben und die Güter seiner Nebenmenschen zu retten. Uebersies ist es müßig von Bergern zu reden zu einer Zeit, wo man täglich über gottlose und grausame Diebstähle gestrandeter Sachen hört und von ehrenhaften Bergern nur selten gesprochen wird; wo der Name Englands im Auslande wegen der unmenschlichen und grausamen Wildheit seiner Küstenbewohner von äusserst schlechtem Rufe ist.“



Der Vice-Admiral, der lediglich der Vertreter des Admirals in diesen Angelegenheiten war, hatte seinen Wohnsitz in der Nähe der Küste, seine Pflicht war, die geborgenen Güter an sich zu nehmen, sie vor Diebstahl und Verderb zu schützen und sie später nach Empfang des Bergelohns dem Eigenthümer wieder auszuliefern; aber leider ist die Vermuthung nicht unbegründet, dass viele von diesen Vice-Admiralen den Küstenbewohnern bei der Beraubung der armen Unglücklichen geholfen haben, anstatt sie zu beschützen.

Als Carl I. auf den Thron gelangte, erkannte er bald, dass die Vice-Admirale aus den Wrack-Gütern eine bedeutende Einnahme bezogen, die er zur Ausführung seiner Flottenpläne besser zu verwenden gedachte, er kaufte deshalb den damaligen Gouverneur der 5 Städte, Lord Zouch, aus und machte sich selbst zum Empfänger dieser reichen Einkünfte; eine Verleihung derartiger Ansprüche an den Gouverneur hat später nicht wieder stattgefunden. Im Jahre 1635 wurden die Vice-Admirale angewiesen, von allen geborgenen Gegenständen ein genaues Verzeichniss anzufertigen, die Einnahme davon zu protocolliren und den Netto-Ueberschuss an die königl. Schatzkammer abzuführen. Um ihren Eifer zu vermehren, bewilligte ihnen der König die Hälfte dieser Einkünfte, die andere Hälfte wurde zwischen der Krone und den Bergern gleichmässig getheilt, so dass Carl schliesslich nur den vierten Theil bekam. Trotz dieser Freigebigkeit von seiner Seite kam nur äusserst wenig Geld aus dieser Quelle in seine Schatzkammer; in vereinzeltten Fällen suchten die Berger zwar ihren Anspruch auf Bergelohn für solche Güter, die gesetzlich keine Wracks waren, gerichtlich geltend zu machen, meistens aber behielten sie einfach alle „herrenlosen Güter“ ohne weiter darüber zu sprechen, so dass der Diebstahl gestrandeter Güter allgemein war und „ehrliebe Finder“ kaum vorhanden waren.

Während der Republik gab die Regierung zwar durch wiederholte Erlasse sowohl ihren Unterthanen, als auch den Ausländern die Zusicherung ihres christlichen Mitgefühls mit den Unglücklichen zu erkennen, die an den Küsten Schiffbruch erlitten; aber trotzdem wurde in der That wenig an den bestehenden rohen Verhältnissen geändert, dies erkennt man am besten daran, dass selbst der ehrwürdige Bischof von Down im Jahre 1687, als ein Schiff an der Küste seiner Provinz gescheitert war, sich nicht scheute, für sich und seine Pächter wegen einer beträchtlichen Summe für das Bergen und Bewahren von Wrackgütern Klage zu führen. Dass die Eigenthümer der geborgenen Güter sich in vereinzeltten Fällen über eine so barbarische Behandlungsweise bei der Regierung beschwerten, hatte wenig oder gar keinen Erfolg: erst als die

Klagen über schlechte Behandlung der armen Gestrandeten, über die Ausplünderung und Beraubung ihrer Schiffe und, in den günstigsten Fällen, wegen übermässiger Forderungen für die geretteten Gegenstände von allen Seiten bei der Regierung einliefen und sich von Jahr zu Jahr mehrten, sah sie sich veranlasst im Jahre 1713 ein neues Gesetz zu erlassen. In diesem wurde bestimmt, dass Sheriffs, Bürgermeister und Zollbeamte für alle in Noth befindlichen oder gestrandeten Schiffe Sorge tragen und befugt sein sollten, zwecks ihrer Rettung Schiffe und Menschen gewaltsam anwerben zu dürfen; der den Bergern zu zahlende Bergelohn solle im Streitfalle von 3 Richtern festgestellt und das geborgene Gut bis zur Zahlung desselben zurückbehalten werden. Es ist zu bemerken, dass in diesem neuen Gesetze weder des Admirals, noch des Vice-Admirals, noch auch des Admiralitätsgerichts Erwähnung geschieht, und obgleich den Bergern das Recht der gerichtlichen Klage hinsichtlich des Bergelohns eingeräumt wird, diese von einem gewöhnlichen Gerichtshofe entschieden werden soll und nicht, wie bisher, vom Admiralitätsgericht. Auch dieses Gesetz hat wenig Besserung in den traurigen Verhältnissen hervorgebracht, denn es ist nicht bekannt geworden, dass Berger ihren Anspruch auf Bergelohn bei einem gewöhnlichen Gericht eingeklagt haben, was auch beim Admiralitätsgericht, wie vorhin gemeldet, nur sehr selten der Fall gewesen ist; nur das hat es bewirkt, dass das Amt des Admirals und Vice-Admirals als Bewahrer der Wrackgüter in Wegfall kam, und der Posten des Lord Gross-Admirals in mehr als 100 Jahren nach dem Tode des Prinzen Georg von Dänemark garnicht mehr besetzt wurde.

Erst der neueren Zeit blieb es vorbehalten, den der Rechtsanschauung eines civilisirten Volkes geradezu holnsprechenden Zuständen ein Ende zu machen und ein Gesetz zu schaffen, das den Eigenthümer eines geborgenen Gutes zu seinem Rechte verhalf. Es wurde in dem Gesetz vom Jahre 1830 dem Berger zwar ein angemessener Bergelohn zugestanden, aber sein Eigenthumsrecht an den geborgenen Gütern verschwand vollständig, und sein früherer Anspruch auf den halben Werth sank auf eine Belohnung herab, die in vielen Fällen in Anbetracht der erforderlichen Anstrengungen als angemessen nicht angesehen werden kann. Diesem Umstande ist es auch zuzuschreiben, dass die alte und lobenswerthe Industrie des Ankerauffischens fast ganz ausgestorben ist; sie verlohnt sich nämlich nicht mehr der Mühe, da die geringfügige Summe, die den Bergern eines geslippten oder im Sturme verlorenen Ankers heutzutage per Hundertpfund zugestanden wird, in keinem Verhältnisse zu den Anstrengungen steht, die das Wiedererlangen erfordert.

## Die jährliche Zusammenkunft der Shipmaster Society.

In diesem Jahre, das für das britische Volk, insbesondere für den britischen Seemann, in Folge des 60 jährigen Jubiläumsfestes der Königin, von grosser Bedeutung und Wichtigkeit ist, verlief die jährliche Zusammenkunft der britischen Schiffsführervereinigung in glänzender Weise. Aber nicht der durch das nationale Fest verursachte Glanz hat für unsere Leser Bedeutung, sondern hauptsächlich der Umstand, dass die während des ganzen Jahres behandelten wichtigsten Fragen vom Vorsitzenden, Sir Charles Dilke, in einer längeren Rede noch einmal besprochen und mit persönlichen Bemerkungen dieses hervorragenden Fachmannes versehen waren. Der Sekretär des Vereins, Kapitän Froud, kam auf die im Laufe des Jahres erledigten internen Angelegenheiten zurück. Unter Anderem wies Kapitän Froud auf die Entwicklung der neuerdings in Liverpool errichteten Kochschulen hin, nach deren eingegangener Angabe bereits 445 Applikanten mit einem Patent 1. Klasse, 117 zweiter und 57 dritter Klasse als Schiffskoch versehen seien. Die von vielen Kreisen bekämpfte und von allen besprochene „Undermaning Bill“, welche die zweite Lesung im Unterhause passirt hat, ebenso die „Workman's Compensation Bill“ wurde vom Redner kurz erwähnt, mit dem Bemerkten, dass der Vorsitzende sich eingehender damit beschäftigen werde. — Der Vorsitzende des britischen Seeschiffersvereins bringt in erster Linie die Bedeutung des Vereins zur Sprache und stellt Vergleiche zwischen diesem Vereine und dem der „marine engineers“ auf, wobei er zu Gunsten der Letzteren das Interesse der Mitglieder am Wachsen und Gedeihen ihres Vereins hervorhebt. Diesem Umstand, verbunden mit einem engen Zusammenschliessen aller britischen Maschinisten, hat der Verein seine grosse Bedeutung und Entwicklung zuzuschreiben. Der englische Schiffsführer hat es unterlassen, diese Verbindungen in demselben Maasse zu pflegen, jedoch muss das Versäumte nachgeholt werden, wenn die grosse Schiffsführervereinigung eine ihrer Bedeutung entsprechende Stellung einnehmen will. Die in letzter Zeit durch Schrift und Wort bekundete Opposition der Vereinsmitglieder gegen Mitglieder des Rhedervereins ist auf das Strengste zu rügen; es muss vielmehr das Bestreben bestehen, die gegenseitigen Beziehungen beider Vereine nach Möglichkeit zu pflegen. — Dass der Frage des Bemannungswesens, die alle Gemüther beschäftigt, eine ganz besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde, war vorauszusetzen. — Sir Charles meint, es ist für britische Seeleute, die Inhaber eines staatlichen Befähigungsnachweises sind, von unberechenbarem Nachtheil, einestheils in heftige Konkurrenz mit Ausländern treten zu müssen, andernteils durch stetig wachsende Schiffsdimensionen ihre Aussicht verringert zu sehen, ihren Kenntnissen entsprechende Stellungen auf britischen Schiffen zu erlangen. Das erfolgreiche Bewerben ausländischer Seeleute um britische Schiffsführerstellen bedeutet ein nationales Unglück. Es muss die vornehmste Pflicht des Vereins sein, ausländischen Schiffen und Steuerleuten jede Möglichkeit als Konkurrenten britischer Reichsangehöriger auftreten zu können auszuschliessen, und es muss das Bestreben herrschen, weitere Volksschichten für diesen hierdurch verursachten Uebelstand zu interessieren. Die Angehörigen der britischen Handelsmarine sind bei Ausbruch eines Krieges in erster Linie berufen, eine starke Reserve der Kriegsmarine zu bilden. Zu diesem Ersatz können aber nur britische Reichsangehörige herangezogen werden, denn die bis zum Ausbruch eines Krieges bei der britischen Kauffahrt thätigen Ausländer würden sich entschieden weigern, Dienste auf Kriegsschiffen auszuführen. Demnach bestände die Mehrzahl der Handelsmarinemannschaften nach erfolgter Mobilmachung und Heranziehung der britischen Seeleute zum Kriegsdienst aus Ausländern. Schon aus diesem Grunde müsste den Ausländern, auf eng-

lischen Schiffen Dienste zu nehmen, sehr erschwert, den Angehörigen des britischen Reiches jedoch jede Erleichterung zu Theil werden, die geeignet ist, weitere Kreise des englischen Volkes der Seefahrt zuzuführen. Die englische Regierung habe die Pflicht, als Zeichen des Entgegenkommens ein geordnetes Apprentico-Wesen einzuführen, sowie es in früheren Jahren im Einverständniss des Volkes gehandhabt wurde. In heutiger Zeit ist das Erlernen des praktischen Seemannsberufes nur durch grössere Kosten ermöglicht, also unbemittelten jungen Leuten die Möglichkeit, die höhere Karriere einzuschlagen, in weite Ferne gerückt. Die Bemühungen des englischen Handelsamtes, ein Untermannen der Schiffe zu verhüten, sind mit Freuden zu begrüssen. Bei der geringen Besatzung einzelner Schiffe sind die Schiffsoffiziere zur Erledigung der nothwendigsten Dienstangelegenheiten verpflichtet, Arbeiten zu versehen und selbst mit auszuführen, die sich mit ihrer Stellung nicht vertragen und das Aufrechterhalten einer strengen Disciplin sehr erschweren. Das Heranziehen der Schiffsoffiziere zu Mannschaftsarbeiten kommt erst in zweiter Linie in Betracht, eine eingehende Beschäftigung jedoch erfordert der Umstand, dass die nothwendige Ausbildung des Schiffsoffiziers in seinen eigenen Berufspflichten in Folge anderer Thätigkeit auf das grösstest vernachlässigt wird. Wird durch die Schuld eines jungen Steuermannes ein Unglück herbeigeführt und glaubt der Betreffende sich vor dem Seeamt darauf berufen zu können, nicht die genügende Umsicht und Erfahrung zu besitzen, weil er an Bord keine Gelegenheit hatte, diese Eigenschaften zu pflegen, sondern zum gewöhnlichen Schiffsdienst herangezogen wurde, so ist er sehr im Irrthum. Dies aber sollten alle Schiffsführer bedenken. Der Vorsitzende kommt darauf noch einmal auf die von Kapitän Froud kurz erwähnte „Workman's Compensation Bill“ zurück und spricht die Hoffnung aus, dass dieser Gesetzentwurf niemals die Häuser passiren möge, da ein derartiges Gesetz eine grosse Belastung der Rheder zur Folge habe, den Seeleuten aber in keiner Weise die so oft erwähnten Erleichterungen und Segnungen bringe. Redner glaubt das Gesetz werde nicht die ihm unterlegte sondern eine gegentheilige Wirkung hervorrufen und immer mehr britische Seeleute dem Auslande zuführen, also die Besatzungen der britischen Schiffe durch Ausländer vermehren. — Sir Dilke scheint in Bezug auf diese Gesetzesvorlage doch wohl etwas voreilig seine von ihm vertretene Meinung geäussert zu haben, denn wir in Deutschland sind glücklicherweise in der Lage, ihm das Gegentheil zu beweisen. Wir haben schon in einem früheren Artikel darauf hingewiesen, dass durch Einführung des deutschen Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes nicht eine Ab- sondern eine Zunahme deutscher Seeleute auf deutschen Handelsschiffen hervorgerufen ist. Es ist anzunehmen, dass die englische „Workman's Compensation Bill“ jedenfalls erst von der britischen Regierung in Anregung gebracht wurde, als man die Vortheile eines ähnlichen Gesetzes in Deutschland erkannt hatte. Uebrigens herrschen über die Pflichten und Rechte, sowohl der Rheder wie der Besatzungen in diesem Gesetz, selbst in unterrichteten Kreisen, die unklarsten Begriffe. Zwei hervorragende Autoritäten Englands haben anlässlich der letzten Versammlung der Hartlepool-Rheder durch gegenseitige Aeusserungen bewiesen, dass noch Niemand ausser den Gesetzgebern eine Ahnung von der Tragweite und der Wirkung der Vorschriften hat, andernfalls hätte Sir Francis Evans nicht behaupten können, der wöchentliche Beitrag jedes Seemannes solle nach Einführung der „Compensation Bill“ einen Penny betragen, während Sir A. B. Forwood versicherte, von gut unterrichteter Seite erfahren zu haben, dass statt 1 Penny 6 als wöchentliche Zahlung veranschlagt sei. — Sir Charles Dilke lenkte nach Erledigung des eben genannten Themas, die Aufmerksamkeit des Vereins auf die, erfreulicher Weise, immer deutlicher zu Tage tretenden Bestrebungen einzelner Mitglieder, ihre nautischen

so theoretisch und practisch nach Möglichkeit zu erörtern. Redner ist der Ansicht, nur durch fortgesetzte Bemühungen in dieser Richtung ist die Möglichkeit vorhanden, den Kapitänen die mit Recht beanspruchte soziale Stellung und Achtung, wie sie in früheren Jahren dem Rheder gegenüber vorherrschte, wieder zu gewinnen. Die in der Rede des Vorsitzenden vertretenen Meinungen entsprachen den Ansichten der Mitglieder, wie ihre Kundgebungen bewiesen, in jeder Weise, wir können wohl hinzufügen, dass eine ähnliche Aussprache an deutsche Schiffsführer und Steuerleute gehalten, abgesehen von einzelnen Ausführungen, ein gleiches Interesse hervorrufen würde.

## Gerichtsentscheidungen.

**Kann die Rhederel sich auf die Klauseln des Konnossements berufen für ihre Befreiung von Schäden, welche nach Empfang der Waare durch das Schiff, aber vor Zeichnung des Konnossements entstanden sind?**

**Haftung des Schiffes für Schaden an der Waare durch Anwendung von Haken abseiten der Stauer, wenn das Konnossement die Klauseln enthält: the ship is not responsible for torn bags und bei Freizeichnung von neglect etc. of mariners, stevedores or others in the employment or navigation of the ship.**

Laut Konnossement hat die Firma Aug. A. Clausen zu Bremen durch die Beklagte an die Order der Klägerin 500 Ballen Reis nach Montevideo verschifft, bei deren Entlöschung sich herausstellte, dass 200 Säcke an einer Seite durchlöchert waren und hierdurch einen Theil ihres Inhaltes verloren hatten. Der Schaden, welchen Klägerin auf Grund des Konnossements ersetzt verlangt, beträgt M. 312. Beklagte hat die 500 Ballen durch ihren Kahnschiffer Goth aus einem Rickmer'schen Packhause in Bremen empfangen und an Bord ihres Dampfers „Sonnenburg“ bringen lassen. Bei Empfang sind die Säcke unbeschädigt gewesen. Die Beschädigung ist dadurch entstanden, dass die Stauer der Beklagten ohne deren Kenntniss beim Ueberladen der Säcke vom Kahn in den Dampfer, bezw. beim Verladen in letztere, Haken angewandt haben. Sie wurde bereits vor der Abreise in Bremen seitens der Abladerin entdeckt und die Beklagte darauf hingewiesen. Diese weigerte sich in Folge dessen Anfangs, ein reines Konnossement zu zeichnen, that dies aber dennoch, als die Abladerin hierauf bestand. Letztere, welche als Einkaufs-Kommissionärin für die Klägerin die Verschiffung besorgt hatte, schrieb dieser sofort darüber, so dass Klägerin bei Empfang des Konnossements von der Beschädigung der Säcke Kenntniss hatte.

Beklagte hat die Bezahlung des Schadens geweigert, weil ihre Haftung für gerissene Säcke und für schuldhaft Beschädigung derselben seitens ihrer Angestellten durch die Klauseln des Konnossements ausgeschlossen sei und zwar um so mehr, als die Firma Aug. A. Clausen bei der Abladung in Vertretung der Klägerin gehandelt hätte. Klägerin berief sich dem gegenüber hauptsächlich darauf, dass Beklagte in Kenntniss der Beschädigung ein reines Konnossement gezeichnet habe und somit nach Maassgabe desselben ausliefern müsse. Beklagte erwiderte, dass Klägerin sich auf diesen Umstand deswegen nicht berufen könne, weil sie das Konnossement in Kenntniss der Beschädigung erworben und somit durch die Zeichnung eines reinen Konnossements keinen Schaden erlitten habe.

Das L. G. Bremen K. I f. H. hat, ohne die Bedeutung der Konnossementsklauseln zu erörtern, der Klage stattgegeben weil Beklagte sich auf erstere wegen solcher Schäden, die bereits vor Zeichnung des Konnossements vorhanden gewesen wären, nicht berufen könne und somit für den Inhalt des Konnossements, laut welchem die Güter „in apparent good order and condition“ abgeladen seien, einstehen müsse. Das O. L. G. I bestätigte am 5. April 1897 das Urtheil des L. G.

Das Berufungsgericht vermag der Begründung des L. G. nicht beizutreten. Allerdings haftet Beklagte der Klägerin nach Art. 653 H. G. B. nach Maassgabe des Konnossements und es ist ganz gleichgültig, wie Klägerin das Konnossement erworben hat und ob sie beim Erwerbe schon Kenntniss von der Beschädigung der Säcke hatte. Andererseits ist nicht zu bestreiten, dass Beklagte verpflichtet war, dem Ablader ein reines Konnossement zu ertheilen, weil die Beschädigung der Säcke erst nach der Uebernahme seitens der Beklagten entstanden war. Denn das Konnossement ist nichts weiter, als eine Bescheinigung über den Empfang der Waare in Verbindung mit dem Frachtkontract. Daraus folgt, dass Art. 660 H. G. B. hier keine Anwendung finden kann, denn bei der Uebergabe war die Beschädigung noch nicht sichtbar, weil noch gar nicht vorhanden. Dass das Konnossement nicht bei Empfang der Waare, sondern erst nachträglich gezeichnet ist, ist ein lediglich thatsächlicher Umstand, auf den gar nichts ankommt. Die Sache ist vielmehr ebenso zu beurtheilen als wenn Beklagte das Konnossement bei Empfang der damals noch unbeschädigten Säcke gezeichnet hätte. Daraus ergibt sich die Unrichtigkeit der Ansicht des Vorderrichters, dass Beklagte sich wegen solcher Schäden, die nach Uebernahme der Waare, jedoch vor Zeichnung des Konnossements entstanden sind und die sie in letzterem Zeitpunkt gekannt hat, nicht auf befreiende Klauseln sollte berufen können. Denn das Konnossement ist im Verhältniss des Verfrachters und Empfängers maassgebend nicht nur zu Gunsten des Letzteren, sondern auch zu Lasten desselben. Da nun Parteien darüber einverstanden sind, dass der Schaden auf Anwendung von Haken seitens der Stauer der Beklagten beim Ueberladen vom Kahn in den Dampfer bezw. beim Vorladen in den letzteren beruht, so hängt die Entscheidung lediglich davon ab, ob diese Art der Beschädigung durch eine der befreienden Klauseln des Konnossements gedeckt wird; denn es bedarf keiner Ausführung, dass Beklagte nach dem Gesetze (cf. H. G. B. Art. 607) für den in Rede stehenden Schaden haftet. Die entscheidende Frage war jedoch zu Ungunsten der Beklagten zu verneinen.

Von den beiden Klauseln, auf welche die Beklagte sich berufen hat, scheidet zunächst aus, diejenige, welche von der Haftung für zerrissene Säcke handelt. Denn der Wortlaut: „The ship is not responsible for loss or damage caused by insufficient, packing, torn, mended, chafed, weak or fragile bags and bagging and wrappers, nor for usual and reasonable wear and tear of packages etc.“ lässt keinen Zweifel darüber zu, dass unter „torn bags“ nur solche Säcke zu verstehen sind, welche bereits bei der Empfangnahme zerrissen waren. Andernfalls hätte die Erwähnung des „usual and reasonable wear and tear of packages“ keinen Sinn. Zweifelhafter ist die Entscheidung bezüglich der zweiten von der Beklagten angezogenen Klausel: „... any act neglect error in judgement or default whatsoever of pilots, master, mariners, engineers, stevedores or others in the employment or navigation of the ship, collisions and all perils, dangers and accidents of the seas, rivers and canal and of navigation of whatever nature or kind, excepted.“ Auf den ersten Blick könnte man nämlich versucht sein, die Worte: „others in the employment or navigation of the ship“ als zusammengehörig zu behandeln und darunter zu verstehen: „alle Personen, die irgendetwie mit der Bedienung oder Navigirung des Schiffes befasst sind“. Bei dieser Interpretation würde dann allerdings jeder „act, neglect, error in judgement or default whatsoever“ unter Anderen der Stauer und folglich auch die hier in Rede stehende unzulässige Behandlung der Säcke seitens der Stauer als gedeckt angesehen werden müssen. Indessen erweist sich diese Auslegung bei näherer Betrachtung schon sprachlich als unzulässig. Zwar könnten die Worte: „others in the employment of the ship“ für sich allein sehr wohl bedeuten: „andere in Diensten des Schiffes stehende Personen“, weil das Wort employment auch



bezeichnet: „the state of being employed (cf. Webster Dict.). Dagegen würde die Verbindung: „others in the navigation of the ship“ sprachlich incorrect sein, da navigation in dem hier in Betracht kommenden Wortsinne nur bezeichnet: „the act of navigating (cf. Webster“) nicht aber den Zustand desjenigen, der mit der Navigirung betraut ist. Auch hätte es keinen Sinn, dem weiteren Begriffe der Schiffsangestellten gegenüber, bei denen man doch in erster Linie an die mit der Navigirung betrauten Personen mit zu denken hätte, die letzteren noch besonders hervorzuheben. Endlich aber ständen einer solchen Interpretation auch gewichtige sachliche Bedenken gegenüber, da die Freizeichnung von jedem Verschulden irgend welcher Schiffsangestellter mit Einschluss der Stauer eine ganz ungewöhnliche sein würde, indem sie die Folge hätte, regelmässig oder häufig die Haftung des Rheders auch für Seetüchtigkeit des Schiffes und sorgfältige Behandlung der Ladung auszu-schliessen. Es ist daher eine andere Auslegung vorzuziehen, gegen welche weder sprachliche noch sachliche Bedenken erhoben werden können. Dieselbe ergibt sich daraus, dass man die Worte: „in the employment or navigation of the ship“ verbindet mit: „any act, neglect, error in judgement or default whatsoever“, so dass die Klausel beschränkt wird auf Versehen, Handlungen und Fehler bei der Verwendung und der Navigirung des Schiffes. Das Wort „employment“ bezeichnet hiernach: „the act of employing or using“ (cf. Webster) und vertritt die Stelle des in derartigen Klauseln allerdings üblicheren Wortes „management“. Danach enthält die Klausel lediglich die allgemeine Freizeichnung von Fehlern bei der Handhabung und Navigirung des Schiffes.

Man kann nicht einwenden, dass hiernit die Stauer nichts zu thun haben, denn es ist immerhin denkbar, dass ein Stauer auch einmal in den erwähnten Functionen thätig wird und dadurch Schaden an der Ladung verursacht, z. B. wenn er das Schiff kraft ihm erteilter Vollmacht an einen unzulässigen Liegeplatz verholten lässt und dadurch eine Kollision herbeigeführt wird, oder wenn er Anordnungen bezüglich der Löscheinrichtungen des Schiffes trifft, welche das Schiff und dadurch mittelbar die Ladung beschädigen. Die Klausel ist aber darauf berechnet, alle irgendwie denkbare Fälle, nicht blos die regelmässigen zu decken. Im vorliegenden Falle handelt es sich nun aber offenbar nicht um einen Fehler „in the employment or navigation of the ship“, sondern um einen solchen bei der unmittelbaren Behandlung der Ladung, welcher somit durch die Klausel nicht gedeckt wird.

## Vermischtes.

**Bestrafung eines Runners.** Das Polizeigericht in Cardiff hatte auf Veranlassung eines Beamten vom englischen Handelsamt Gelegenheit einen Menschen zu bestrafen, der ohne Erlaubniss des Kapitäns ein englisches Dampfschiff im Hafen betrat und der Mannschaft Vorschläge machte, in einem von ihm benannten Boarding House Wohnung zu nehmen. Der im Interesse seines Chefs eifrigst bemühte Runner beabsichtigte, um der Mannschaft des Dampfers die Verbindung mit seinem Boarding Haus zu erleichtern, sofort die Effekten auf einen von ihm zu diesem Zweck mitgebrachten Wagen zu schaffen. In seiner eifrigen Thätigkeit wurde er jedoch durch einen des Weges kommenden Beamten des englischen Handelsamts veranlasst, statt das Gepäck der Mannschaft zu befördern, mit einem vom Beamten requirirten Schutzmann der nächsten Polizeistation zuzuwandern, um dort seine Personalien aufzugeben. Das mit diesem Fall betraute Polizeigericht verurtheilte den Läufer zu einer wohlverdienten zweimonatlichen „hard labour“ Strafe. Es wäre wünschenswerth, wenn dieser ziemlich seltene Fall genügende Verbreitung, gerade unter den Ständen der von diesen Runnern benachtheiligten Personen fände,

**Neuer Hafen Englands.** In Gegenwart hoher und einflussreicher Personen, an deren Spitze Lord Dufferin, wurde am 15. Juni der Grundstein zu dem neuen englischen Hafen von Hastings gelegt. Die Arbeiten und Kosten werden von den Einwohnern der Stadt und Umgegend aufgeboten, die letzteren sind auf 150 000 £ veranschlagt. Der den Baulichkeiten zur Verfügung gestellte Raum weist einen Flächeninhalt von 27 Acres à 40,5 Hektar auf. Die Tiefe des Hafens soll 13 Fuss bei Niedrigwasser betragen, man hofft im Laufe dieses Jahres den westlichen Theil der Anlagen zu vollenden und im Herbst des nächsten Jahres den neuen Hafen dem Verkehr zu übergeben. Die an die englische Admiralität gerichtete Anfrage, ob im östlichen Theil des Hafens eine Torpedobootstation errichtet werden könne, ist bis jetzt unbeantwortet geblieben, doch hofft man auf eine Zusage. Lord Dufferin, der vom Bürgermeister des Ortes in herzlicher Weise begrüsst wurde, hielt an die zu diesem Feste Versammelten eine längere Ansprache, worin er auf die Bedeutung des früheren an dieser Stelle gelegenen Hafens Cinque Port hinwies und seine Rede mit den Worten schloss: „Ein Hafen, der schon bei seiner Gründung eine Wassertiefe von 13 bis 14 Fuss bei Niedrigwasser aufweisen kann, ist berufen, in späteren Jahren eine Rolle unter den Hafenplätzen der Welt zu führen.“

**„Falsche“ Journaleintragungen.** Der Führer des britischen Schiffes „Creedmoor“ wurde vom Polizeigericht in Plymouth zu einer Strafe von 10 £ und zu den Gerichtskosten verurtheilt, weil ihm nachgewiesen wurde, unrichtige Eintragungen in das Schiffsjournal gemacht zu haben, also entgegen den Bestimmungen der Merchant Shipping Act von 1894 gehandelt zu haben. Das Journal des „Creedmoor“ enthielt gewisse, vom Schiffer gemachte Notizen über den Charakter seiner Leute und deren allgemeines Betragen während der Reise. In Bezug auf diese beiden Vermerke hatte Kapitän Kennedy den Charakter des Bootsmanns Neil Martin und zweier Chinesen Fat und Sew als zufriedenstellend bezeichnet, dabei aber im Laufe der Reise mehrfach Gelegenheit gehabt, die genannten Leute wegen totaler Betrunkenheit in das Journal einzutragen. Der Schiffsführer bestätigte auf Befragen des Richters die Trunkenheit der Leute und fügt hinzu, die erste Eintragung, die Charaktereigenschaft betreffend, in der Eile gemacht zu haben. Mr. Kennedy hat also gegen die Vorschriften der Merchant Shipping Act verstossen, denn die zuletzt gemachte Eintragung stand mit der ersten in keinem Einklang, war also unkorrekt. Es ist nur ein Glück, dass deutsche Journale nicht auch eine Rubrik haben, welche über das Wesen jeden Schiffsmannes Aufklärung erfordert, denn in dem Falle würden sich ähnliche „eigenthümliche“ Bestrafungen wohl bald einstellen, vielleicht entdeckte dabei auch sogar ein kluger Mann, dass dem Schiffer die Eigenschaften die zur Führung eines Schiffes nothwendig sind fehlen, und beantragt die Entziehung des Patents.

**Der Hafen von Galatz.** Der britische General-Konsul in der rumänischen Stadt Galatz sagt in seinem für 1896 eingereichten Bericht, dass in Folge der durch Baggern zunehmenden Tiefe des Hafens alle mittelgrossen Schiffe ohne Gefahr der Strandung mit voller Ladung bis Ibrail und Galatz gehen können. Der um 50 % gefallene Werth der früher sehr nothwendigen Leichter ist dem grösseren Schiffsverkehr zuzuschreiben. Die durchschnittliche Grösse britischer Schiffe, die auf der Donau fahren, beträgt 1570 Tons, gegen 1106 Tons im Jahre 1887. Werden die Baggararbeiten in der wie bisher üblichen Weise im Hafen fortgesetzt, so wird ohne Zweifel in einigen Jahren eine Wassertiefe von 20 bis 22 Fuss erzielt werden. Während des verflossenen Jahres haben sich allein 699 Schiffe mit 1 097 637 Tons Raumgehalt am dortigen Handel betheiligt.

Im Hamburger Hafen hatte bisher die englische Flagge das Uebergewicht, sie nahm in den letzten Jahren nach Maassgabe der eingegangenen Tonnenzahl ca. 45% von allen Flaggen ein. Im letzten Jahre hat nach der vorliegenden Handelsstatistik die deutsche Flagge die britische überflügelt und mit einer recht erheblichen Ziffer. Es liefen Schiffe ein unter

	1895	1896
deutscher Flagge	2 772 392	2 914 913 Tons
englischer Flagge	2 822 363	2 734 528 „

Die Zunahme der deutschen Flagge im Hafen ist darnach eine recht erhebliche, während Grossbritannien in den letzten drei Jahren regelmässig zurückgegangen ist. Wie hierbei bemerkt werden mag, hat der Tonnengehalt der eingelaufenen bremischen Schiffe regelmässig zugenommen:

1894	268 711 Tons
1895	293 611 „
1896	354 780 „

In Folge der beantragten Erbauung von zwei neuen Häfen jenseits der Elbe ist die früher und eigentlich schon bei Abschluss des Zollanschlussvertrages ventilirte Frage wegen Herstellung eines Verkehrstunnels unter der Elbe oder einer Hochbrücke über den Hafen wieder in den Vordergrund getreten. Die Verbindung mit dem südlichen Ufer erweist sich immer mehr als eine ungenügende, sie ist namentlich für die dort beschäftigten und am nördlichen Ufer wohnenden ca. 10 000 Arbeiter umständlich und kostspielig. Aber auch für den Waarentransport tritt die Verbindung immer mehr als ungenügend hervor, wie erst kürzlich bei dem Hafenarbeiterstrike constatirt worden ist, wo theilweise der Landweg über die entfernten Elbbrücken benutzt werden musste. Hoffentlich macht auch demnächst der Senat eine Vorlage über die Herstellung eines praktischen Verkehrsweges nach dem südlichen Ufer.

Dem „Newcastle Daily Leader“ wird von seinem amerikanischen Korrespondenten geschrieben man sei in amerikanischen Schifffahrtskreisen der Ansicht in kurzer Zeit ein der „Turbinia“ an Schnelligkeit gleichkommendes Schiff unter den nordatlantischen Passagierlinien auftauchen zu sehen. Diese Annahme erklärt sich durch die Behauptung einflussreicher Amerikaner, nach welcher die Herstellung eines derartig grösseren Schiffes ausschliesslich eine Geldfrage sei denn es fragt sich nur, welche Linie sich zuerst entschliesst den neuen Schiffstyp einzuführen, an Nachahmern würde es dann gewiss nicht fehlen. Als vor wenigen Jahren eine amerikanische Zeitung behauptete die fortschreitende Technik würde es noch in diesem Jahrhundert ermöglichen Schiffe zu bauen, die die Reise von Queenstown nach Sandy Hook in vier Tagen zurücklegen, sprach man von sinnlosen Zukunftsplänen; im Jahre 1897 hat die Probefahrt der „Turbinia“ welche 32 $\frac{1}{2}$  Knoten Fahrgeschwindigkeit erzielte, bewiesen, dass die damalige Prophezeiung ihrer Erfüllung entgegenseht. Denn die Gesamtdistanz zwischen beiden genannten Häfen beträgt 2860 Seemeilen, diese könnten mit der von der „Turbinia“ zurückgelegten Durchschnittsfahrt in 93 Stunden gelaufen werden. Man folgert nun weiter, wenn bei einem 100 Fuss langen Fahrzeug diese Geschwindigkeit erzielt ist, so besteht dieselbe Möglichkeit auch bei einem Schiffe von 500 Fuss, wobei es nur darauf ankommt entsprechend stärkere und grössere Maschinen zu bauen. Allerdings würden die zum Beherbergen des Brennmaterials nothwendigen Räume in Anbetracht des ungeheuren Kohlenverbrauchs grosse Dimensionen annehmen, sodass nur wenig Platz für Passagiere oder zur Ladung übrig bliebe. Dieser Uebelstand verbunden mit geringer Ertragsfähigkeit würde bei den grossen Rhedereien keine Berücksichtigung finden, wenn es gilt den Ruhm und Ehre in Anspruch zu nehmen das schnellste Schiff der Welt als Eigenthum zu besitzen. — Nach Mittheilungen des englischen Blattes geht man in der Cunard-Gesellschaft mit dem Gedanken um

ein Schiff mit Turbinensystem zu bauen, welches die mit 23 Meilen angenommene Geschwindigkeit des noch im Bau befindlichen „Oceanic“ bedeutend übertreffen soll. (Wir halten die Einführung des Turbinensystems auf grossen Schiffen noch nicht für ausführbar, weil die einmaligen Versuche der „Turbinia“ nicht zu der Annahme berechtigen, ähnliche Resultate mit bedeutend grösseren Schiffen erzielen zu können. D. R.)

Aus Smyrna wird die Bildung einer neuen Schifffahrtsgesellschaft gemeldet, welche zwischen den Levantehäfen und den nordfranzösischen Häfen, in erster Linie Dünkirchen, eine regelmässige Verbindung schaffen soll. Die neue Gesellschaft wird unter der Firma „Ernest J. Olivier & Cie.“ ins Leben gerufen und ist von französischen sowie anderen ausländischen Häusern kommanditirt. Die Gesellschaft besitzt bereits zwei Dampfer à 3000 Tons, „Raymond“ und „Norbert“ und wird demnächst einen dritten ankaufen. Für den Dienst von Smyrna nach Dünkirchen rechnet die Gesellschaft auf die Transporte von Cerealien, Baumwolle, Wolle, Mineralien etc.; als Rückfracht sollen die Produkte der französischen Industrie, die jetzt über Antwerpen nach dem Orient gehen, dienen.

**Schiffbau.** Die vier Nickelstahlwellen, welche in den Krüpp'schen Werkstätten für die beiden neuen Doppelschrauben-Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm der Grosse“ und „Kaiser Friedrich“ hergestellt worden sind, erregen in fachmännischen Kreisen nicht geringes Aufsehen. So weit bekannt, ist es das erste Mal, dass Nickelstahlwellen von solcher Grösse auf Schiffen überhaupt zur Verwendung gelangen. Die für den „Kaiser Wilhelm der Grosse“ bestimmten Wellen besitzen jede bei einer Länge von 13,960 m ein Gewicht von 83 300 kg, während sich das Gewicht der einzelnen Wellen für den zweiten etwas kleineren Dampfer „Kaiser Friedrich“ bei 12,950 m Länge auf 40 335 kg stellt. Die ersteren Wellen bestehen je aus vier, die letzteren aus drei zusammengebauten Kurbelwellen. Die Herstellung der Nickelstahlwellen bedeutet in der Technik einen bedeutenden Fortschritt. Als vornehmste Eigenschaft ist die ungewöhnlich hohe Festigkeit und Sehnigkeit des Materials hervorzuheben, welche einen plötzlichen Bruch der Welle völlig ausschliesst. Die hierdurch gebotene ausserordentliche Sicherheit hat den Norddeutschen Lloyd veranlasst, nicht nur für seine beiden neuen Schnelldampfer, sondern auch für seine übrigen grossen Schnelldampfer bei der Auswechslung von Wellen Nickelstahlwellen einzuführen. (W.-Z.)

**Die Vereinigten Staaten und Hawaii.** Zur Zeit ist San Francisco der einzige Kriegshafen der Vereinigten Staaten an der Westküste; von da ist Tokio rund 4800 Seemeilen entfernt, Shanghai fast ebenso weit, Hongkong über 5000 Seemeilen; ein von San Francisco auslaufendes Kriegsschiff würde also bei Ankunft vor dem event. feindlichen Hafen seinen Kohlenvorrath erschöpft haben. Daher ist es für die Vereinigten Staaten-Flotte von grösster Wichtigkeit in Honolulu auf den Hawaii-Inseln, ca. 2150 Seemeilen von San Francisco entfernt, eine fast ebensoviel näher an den ostasiatischen Häfen liegende Operationsbasis zu besitzen. Ebenso ist einer anderen Seemacht eine wirksame Kriegsführung gegen die Westküste der Vereinigten Staaten nicht möglich, wenn die letzteren im Besitz der Hawaii-Inseln sich befinden. Für die Schifffahrt im Allgemeinen sind die Hawaii-Inseln bezw. Honolulu schon als einzige Kohlenstation im Umkreise von 2000 Seemeilen von höchster Bedeutung; dasselbe gilt für Honolulu und Pago-Pago als Landungspunkte für ein von San Francisco nach Australien zu legendes Telegraphenkabel. Der Werth der Inselgruppe wird noch um Vieles steigen, wenn erst durch Fertigstellung des Nicaragua-Kanals eine grosse Schifffahrtsstrasse nach Ostasien quer durch den Nördlich-Stillen-Ocean eröffnet wird. Auch St. Thomas wird dadurch an Bedeutung gewinnen.

**Ueber deutsche Bemannung auf deutschen Sportsyachten** schreibt die „Nord-Ostsee-Ztg.“. Die deutschen Sportsyachten, namentlich die grösseren, haben z. Th. noch jetzt englische Besatzung. Indessen scheint mit jedem Jahr mehr das Bestreben hervorzutreten, deutsche Seelente zum Dienst auf den deutschen Yachten heranzuziehen. Je mehr Deutschland sich in der Mannschaftsfrage vom Ausland unabhängig macht, desto volksthümlicher gestaltet sich der Segelsport. Die Frage, ob deutsche oder englische Besatzung, wird schon seit Jahren in Sportkreisen erörtert. Unter den Bedingungen für den Erwerb des 1893 durch den Kaiser zu Gunsten des deutschen Yachtsports gestifteten Hohenzollernpreises befindet sich die ausdrückliche Angabe, dass die konkurrierende Yacht von deutscher Besatzung gesegelt werden muss. Im Februar 1896 übergab der Kaiser seine alte Rennyacht „Meteor“, deren Erscheinen in Deutschland für die Entwicklung des deutschen Segelsports bahnbrechend gewesen, der Marinestation in Kiel in der Hoffnung, dass es ihr gelinge, manchen guten deutschen Yachtmatrosen auf ihr auszubilden. Damit rief er eine vortreffliche Pflanzschule ins Leben. In Deutschland ist der Segelsport noch jung, man glaubte bisher die trefflich geschulten englischen Yachtmatrosen nicht entbehren zu können. Jetzt, da der deutsche Segelsport sich entwickelt hat, in sich gekräftigt ist und der deutsche Yachtbau beachtenswerthe Leistungen aufzuweisen hat, scheint der Zeitpunkt näher zu kommen, in dem deutsche Kräfte das leisten können, wozu bisher englische verwendet wurden. Ausser denjenigen Mannschaften, die direct aus der Kaiserlichen Marine gewonnen werden, sind, wie die Wettsegeln auf der Elbe bewiesen haben, die Seefischer an der Elbe und der Nordsee besonders als Yachtmatrosen geeignet. Noch jüngst hat ein deutscher Sportsmann von anerkanntem Ruf, Kapt.-Lieut. Arenhold, sich dahin geäußert, dass die Nordseefischer Seelente ersten Ranges seien; zu der Geschicklichkeit in der Segelkunst komme ihre grosse Gewissenhaftigkeit — eine Eigenschaft, die bei den Engländern nicht immer zu finden — hinzu. Deutschland verfügt also selbst über ein Personal, wie man es nicht besser wünschen kann. Der unter dem Protektorat des Kaisers stehende Kaiserliche Yacht-Club hat jetzt die Frage der deutschen Mannschaft zu der seinigen gemacht, indem er für diejenigen, welche auf Segelyachten als Maate, Matrosen und Jungen angestellt zu werden wünschen, eine Vermittlungsstelle eingerichtet hat. (Hierzu möchten wir bemerken, dass die amerikanischen Segel- und Dampfyachten zum grossen Theil schon seit längerer Zeit von Seelenten deutscher Nationalität bedient werden. D. R.)

**Deutschlands Fischdampfer.** Die Fischerei mittels eigens dazu errichteter Fischdampfer ist in Deutschland erst reichlich ein Jahrzehnt alt. Bis in den Anfang der achtziger Jahre wurde der Fischfang in der Nordsee nur von kleineren Segelfahrzeugen ausgeübt; der Betrieb selbst war, da er von Wind und Wetter abhängig, sehr beschränkt. Der erste Fischdampfer wurde im Jahre 1884 in Geestemünde in Betrieb gesetzt; es war der Dampfer „Sagitta“, der drei Jahre hindurch als einziger deutscher Fischdampfer zum Fang in die Nordsee hinausfuhr. Als dieser, von Fachleuten anfangs bekämpfte Versuch sich als rentabel erwies, traten 1887 3 weitere Dampfer hinzu und 1890 war die Zahl der Fischdampfer bereits auf 16 gestiegen. Heute, 13 Jahre nach Veranstaltung des ersten Versuchs, besitzt Deutschland 108 Fischdampfer, die theils Eigenthum einzelner Fischhandelsfirmen sind, theils auch Eigenthum von Gesellschaften. Der Hauptantheil entfällt auf das Wesergebiet, wo allein 81 Dampfer beheimathet sind, nämlich in Bremerhaven 38, in Geestemünde 31 und in Bremen 12. Das Elbgebiet besitzt 24 Dampfer. In der Ems und der Jade ist die Zahl der vorhandenen Fischdampfer z. Zt. noch gering. Die Dampffischerei hat sich in Deutschland ungemein schnell entwickelt; seit ihrem Bestehen kann man eigentlich erst von

einem Aufblühen der deutschen Hochseefischerei in der Nordsee sprechen. Die stattlichen, eisernen Dampfer sind überaus seetüchtig, sie können dem Unwetter trotzen und ununterbrochen ihrem Zwecke nutzbar gemacht werden. Meistens mit Grundschieppnetzen ausgerüstet, durchqueren sie, dem Zuge der Fische folgend, die Nordsee. Das Netz schleppt fast unmittelbar am Grund des Meeres und ist Tag und Nacht in Thätigkeit. Alle 4 bis 6 Stunden, je nach Ergiebigkeit des Fanges, wird es an Deck gezogen und seines Inhalts entleert. Die gefangenen Fische werden getödtet, ausgeweidet, gereinigt und sorgfältig mit Eis versehen, worauf sie sortirt in die Aufbewahrungsräume des Dampfers gepackt worden. Die Dauer der Reise beträgt durchschnittlich 6–8 Tage. Neuerdings erhalten die Dampfer auch Vorrichtungen zur Fabrikation von Medicinal-Leberthran aus den frischen Lebern der gefangenen Fische. ca. ein Dutzend Dampfer besitzen bereits solche Einrichtungen, die schon während des Aufenthalts auf See mit der Fabrikation dieses dem norwegischen in Güte gleichenden Produkts beginnen. — Das in den 108 Fischdampfern, deren Besatzung ca. 1100 Mann beträgt, angelegte Kapital beziffert sich auf rund 11½ Mill. Mk. (Nord-Ostsee-Zeitung.)

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 24. Juni. Die Versammlung welche sehr gut besucht war, fand unter der Leitung des Vorsitzenden statt. Nachdem zunächst drei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen waren, wurden die Eingänge erledigt. An solchen lagen vor: ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, sowie die Austrittserklärung eines Herrn aus dem Verein. Darauf erfolgte eine Besprechung über etwaige weitere Schritte gegen das Heuer- und Schlafbaaswesen, worauf zwei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe für in See gegangene Mitglieder vorgenommen wurden. Verhandelt wurde dann über den in nächster Zeit abzuhaltenden Verbandstag deutscher Seesteuerleute, ein endgültiger Beschluss hierüber jedoch noch nicht gefasst. Nachdem der Vorsitzende noch auf die am Donnerstag, 1. Juli stattfindende General-Versammlung hingewiesen hatte, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 30. Juni 1897.

Bezugnehmend auf unseren letzten Bericht können wir nichts Neues im Frachtenmarkt mittheilen. Salpoterfrachten sind eher wieder einen Schatten flauer. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Glanafon“ Cardiff/Pernambuco oder Bahia 15/3, Kohlen.  
 „Cortez“ Garston/Rio Grande 25/—.  
 „Emilie“ Cardiff/Japan 21/—.  
 „Lord Elgin“ Sydney/London 31/— pr. reg., Juli/Aug.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 18. Juni 1897.

Abschlüsse für Getreideladungen, insofern sie sich auf volle Ladungen nach Cork f. O. erstrecken, waren während der letzten Woche unbedeutend und das gemachte Engagement für grosse Boote mit Theilladung von Getreide zeigt eine leichte Abnahme in den Raten. Die Aussichten der Charterer, be-



zunehmend auf frühere Frachtsätze, sind gegenwärtig 2 s. 4½ d. für prompte Verschiffung, 2 s. 6 d. für Juli, 2 s. 9 d. für August, 3 s. und 3 s. 1½ d. für September nach üblicher Ordnung der Häfen. Während die Rheder ein Niedergehen der nach hier zu befördernden Räume zu ihrem Vortheil lange voraussahen, so ist es noch eine Frage, ob der gegenwärtige geringe Bedarf an Räumen bis weit in den August hinein nicht noch einen vollen Absatz bis zu dieser Periode findet. Bretter und Bauholz-Ladungen scheinen als ein Ausweg für eine grosse Anzahl Dampfer, die unwillig sind, die miserablen Getreide- und Stückgutfrachten zu acceptiren, betrachtet zu werden; die Raten in den Provinzen sowohl wie im Golf-Hafen bleiben fortgesetzt verhältnissmässig gut, nachdem sie vor Kurzem einen Rückgang durchgemacht haben. In unserem Markt für Segelschiffe ist keine besondere Aenderung eingetreten, derselbe bleibt unter leichtem Räumteangebot fest, während die Raten keinen wichtigen Schwankungen unterworfen sind. Wie wir in unserem letzten Bericht hervorhoben, ist etwas Thätigkeit in der Bauholzfahrt vom Golf nach Süd-Amerika zu verzeichnen, wir haben die Hoffnung, bessere Zeiten in nächster Zukunft in dieser Linie zu erleben. Ausserdem besteht noch eine gute Nachfrage nach Brettern von den Provinzen und nach Bauholz vom Golf nach Europa, jedoch bleiben die Raten im Allgemeinen unverändert. Verschiedene andere Schiffe sind mit Kisten-Oel nach dem fernen Osten zu vollen früheren Raten gechartert und so lange der Bedarf sich lebhaft fortsetzt und das Angebot gering ist, können wir keine grosse Reaktion erblicken. In anderen Linien ist nichts von Bedeutung zu melden.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	2d.	10/	7/	10a12/6
London, Dpfr.	2½a1½d.	12/6	9/6	10
Glasgow, Dpfr.	2d.	15/	8/	15
Bristol	2½d.	17/6	10/	17/6
Hull	3d.	12/6	11/3	15/
Leith	3d.	17/6	11/3	17/6
Newcastle	3d.	15/	12/6	15a17/6
Hamburg	40a45 δ	75 δ	12 cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	18 cts.	13 cts.	12a16c.
Amsterdam	7c.	18 cts.	13 cts.	12a16c
Kopenhagen	2/6	21/3	16/3	25
Bordeaux	2/6	35 cents.	25c.	5 S.
Antwerpen	2½d.	17/6	11/3	17/6a20/
Bremen	45 δ	20c.	15 c.	12c.
Marseille	2/	20/	15/	20a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 12c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 1½d. — Bremen 22c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dpfr.	2½d.	2½d.	2½d.	2½d.
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2a29	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	19a19½c.	18c.	17½c.	21c.

## Sprechsaal.

Der Zusammenstoss des Schnelldampfers „Fürst Bismarck“ mit der englischen Fischersmaek „Try Again“ vor dem Seeamt zu Hamburg.

(Eingesandt.)

In Nummer 24 der „Hansa“ findet sich ein Bericht über die Seeamtssitzung in Hamburg, den Zusammenstoss des Schnell-

dampfers „Fürst Bismarck“ mit der englischen Fischersmaek „Try Again“ betreffend. In diesem Bericht heisst es:

„Zeuge Schiffer Claxton („Try Again“) führte aus, er habe sein Netz ausgehakt und deshalb die Glocke geläutet, aber auch das Horn ertönen lassen. Die Glocke dient dazu, um anzuzeigen, dass der Fischer sein Netz aushabe und das Nebelhorn, um anzuzeigen, über welchem Bug das Fahrzeug liege. Diese Vorschriften beständen in England, wie Zeuge behauptet. Der Vorsitzende belehrt den Zeugen aber, dass die Vorschriften bezüglich der Nebelsignale international seien und dass, da er mit der Glocke habe läuten lassen, der Führer des „Fürst Bismarck“ nicht anders habe annehmen können, als dass der „Try Again“ vor Anker gelegen habe. . . . Auf Vorhalt des Reichskommissars, dass er gegen die internationalen Vorschriften verstossen habe, weil er Glocke und Nebelhorn gleichzeitig gebraucht habe, erklärt Zeuge, dass für ihn die englischen Vorschriften maassgebend seien.“

Ich kann nicht beurtheilen, in wie weit der vorstehende Bericht in seinen Einzelheiten richtig ist; es will darnach aber scheinen, als wenn das Seeamt sowohl wie der Reichskommissar eine irrige Auffassung von dem zur Zeit geltenden internationalen Seestrassenrecht gehabt haben. Zur Zeit hat die Seestrassenordnung nur in soweit internationale Geltung, als es Abmachungen über Lichterführung, Signalgebung und Ausweichregeln der reisenden und der ankernenden Schiffe betrifft. Dazu treten noch Lichter- und Signalvorschriften für Kabelleger und solche Schiffe, die infolge eines Unfalls manövrirunfähig geworden sind. Betreffs der Fischerfahrzeuge hat bisher jedes Land für sich das Recht in Anspruch genommen, die Seestrassenverhältnisse derselben durch besondere Verordnungen für sich zu regeln. So hat Deutschland am 16. Februar 1881 den Artikel 10 der Seestrassenordnung einfach ohne irgend welche Rücksichtnahme auf andere Staaten suspendirt. England hat in gleicher Weise unterm 30. December 1881 und 24. Juni 1885 besondere seestrassenrechtliche Verordnungen für seine Fischerfahrzeuge erlassen. Kann man nun dem Führer des Fischerfahrzeugs daraus einen Vorwurf machen, dass er nach den gesetzlichen Vorschriften gehandelt hat? Die englischen Regulations for Preventing Collisions at Sea vom 1. September 1884 bestimmen unter Art. 10(g):

„In fog, mist or falling snow, a drift net vessel attached to her nets and a vessel when trawling, dredging or fishing with any kind of drag net and a vessel employed in line fishing with her lines out, shall at intervalls of not more than two minutes, make a blast with her fog horn and ring the bell alternately.“

Der Führer des „Try Again“ hat daher ganz richtig gehandelt, wenn er das Nebelhorn und die Glocke aufeinanderfolgend gebraucht hat. Es ist nicht unnöthig, dieses festzustellen, da die entgegengesetzte Auffassung des Hamburger Seeamts binnenländischen Zeitungen Veranlassung gegeben hat, das Kapitel der englischen Rücksichtslosigkeit mal wieder breit zu treten. Sp.

Beim Beginn des III. Quartals (No. 27) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der nächsten Nummer dieses Quartals (No. 28) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

Die Verlagshandlung.

# Hamburg - Amerika - Linie.

## Nach **Newyork**

Patria 3. Juli. | Phoenicia 10. Juli. | Persia 17. Juli.  
 + Fürst Bismarck 8. Juli. | + Normannia 15. Juli. | + Columbia 22. Juli.  
 † via Southampton und Cherbourg.

### Nach **Baltimore**

Adria 15. Juli.

### Nach **Philadelphia**

Adria 15. Juli.

### Nach **Westindien-Mexico**

am 1., 6., 10., 13., 18., 21. 25. u. 28.  
 jeden Monats  
 laut Fahrplan der Gesellschaft.

### Hansa-Linie:

### Nach **Boston**

Adria 15. Juli.

### Nach **New-Orleans**

Constantia 24. Juli.

### Hansa-St. Lawrence-Linie:

### Nach **Montreal**

Arabia 3. Juli.

(ladet auch für Quebec direct.)

## Deutsche Levante-Linie Hamburg.

Regelmässige Dampfschiffs-  
Verbindung

### von **Hamburg**

nach Malta, Alexandrien, Piräus,  
 Syra, Smyrna, Salonik, Dede-  
 gatsch, Constantinopel, Bourgas,  
 Varna, Galatz, Braila und Odessa.

Direkte Frachtsätze laut bahnamtlichen  
 Tarifen des „Deutschen Levante-Verkehrs“  
 von deutschen Eisenbahn-Stationen nach  
 obigen Hafenplätzen, sowie mit Umladung  
 nach den übrigen grösseren Häfen in Tunis,  
 Tripolis, Griechenland, der Türkei und am  
 Schwarzen Meer.

Die Deutsche Levante-Linie bietet durch  
 diese direkten Frachtsätze die billigste  
 Transport-Gelegenheit für deutsche In-  
 dustrie-Erzeugnisse nach dem Orient.

## Bremer Tauwerk-Fabrik A.-G.

vormals C. H. Michelsen.

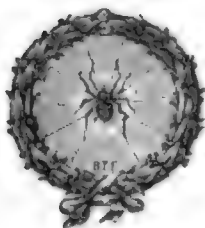
Grohn-Vegesack b. Bremen im Zollgebiet,

Geschäftsbestand seit 1790. Arbeiter über 300.  
 Kapital  $\text{M}$  1,500,000 grösste und leistungsfähigste Tauwerkfabrik  
 Deutschlands, fabricirt

Hanf-, Manila-, Eisen- und Stahldraht-Seile, sowie  
 Leinen, Schnüre und Bindfäden aller Art.

Agentur Hamburg:

Böning & Hoser, Gr. Reichenstrasse 73-77. Rolandshof.



## Staatliche Navigations-Schule zu LÜBECK.

Beginn des Steuermannskursus 1. Nov.  
 und 1. Mai, Beginn des Schifferkurses  
 1. Oktober und 1. April. — Aufnahme  
 in letzteren auch später.

Kursus für Schiffer auf kleiner Fahrt.

Alle nöthige Auskunft giebt der gedruckte  
 Bericht. Denselben versendet auf Verlangen

der Director  
 Fr. Schulze.

## Th. Höeg, Steinhöft 3, HAMBURG.

Höeg's Anti Corrosive Composition

Höeg's Anti Fouling Composition

Höeg's Boot Topping Farbe

Höeg's Patent Mennige

==== sind die Besten und im Gebrauch die Billigsten. ====

Vertretungen und Läger in allen grösseren Hafenplätzen der Welt.

## JUL. S. KERN JR., HAMBURG

==== Comptoir und Musterlager: Rödingsmarkt 68 ====

liefert nur Maschinen

von

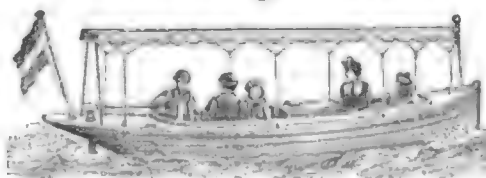
**J. M. Grob & Co.**

Leipzig-Eutritzsch.

Gas-, Petrol-, Benzin-  
 u. Electro-Motoren.

**Dynamos.**  
 Transmissionen.

Stehende Motore für jeden Kraftbedarf. Uebernahme completer electrischer Lichtanlagen.



Petroleum- und Benzin-Barkassen

in beliebiger Grösse und Ausstattung und mit  
 geringstem Tiefgang.

Umsteuerung mit verstellbaren Flügelschrauben  
 seit Jahren bewährte Construction.

## Motoren

für das

Kleingewerbe, Mühlen,  
 Electrische Licht-Anlagen,  
 Pumpzwecke etc.

3000 Motoren bereits im Betrieb.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer erteilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 28.

Hamburg, den 10. Juli

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Eine alte Steuermannskunde. — Grösste- und Meridian-Höhen. — Der Freihafen von Kopenhagen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Von sachkundiger Seite geht uns die folgende Mittheilung zu: „Zur Abgrenzung eines Theils der Brunsbütteler Rhede sollen dem Vernehmen nach ungefähr auf 600 Meter Entfernung vom Ufer zwei Gasbojen ausgelegt werden und ferner soll oberhalb der Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals ein Begrenzungsfeuer errichtet werden, dessen Sektor in einer Linie mit den beiden Gasbojen abschneidet. Der Zweck dieser Neuerung ist anscheinend der, einen Theil des Stromes gegen den Elbverkehr abzusperren und eine dem Kanalverkehr reservirte Zone zu schaffen. Wenn man bedenkt, wie minimal bis jetzt die Anzahl der durch den Kanal passirenden Schiffe im Vergleich zu der grossen Elbfrequenz ist, so erscheint der in Aussicht genommene umständliche und verkehrshemmende Apparat zur Sicherung der Kanalfahrt zum mindesten überflüssig. Das Fahrwasser der elbauf- und abwärts passirenden Schiffe wird dadurch um reichlich 600 Meter eingeengt und ferner wird das Besetzen der aufgehenden Fahrzeuge mit Büschlootsen ganz unnöthigerweise dadurch erschwert, denn die Seeschiffe müssen in grosser Entfernung vom Ufer vorbeifahren und der Lootsendampfer hat jeweilig die 600 Meter breite Zone zu durchqueren, um den Lootsen abzusetzen. Ist nun wirklich ein Bedürfniss vorhanden für eine solche verkehrshemmende Einrichtung zu Gunsten der — wir sagen leider sehr geringen Zahl von Schiffen, die durch den

Kanal passiren? — Die Kanalmündung ist vorzüglich ausgefeuert. Man braucht deshalb nicht zu besorgen, es könnte etwa ein unschuldiger Schiffsführer unbewusst daran vorbeipassiren und dann wider Willen nach dem schrecklichen Elb-Babel gezogen werden. Wozu denn noch diese ganz überflüssige und zwecklose Vermehrung der ohnehin grossen Zahl von Leuchtuern auf der Elbe und die ebenso unnütze Einengung des Fahrwassers?

Das Eophon, der an dieser Stelle bereits mehrfach erwähnte Apparat zur Feststellung der Schallrichtung scheint sich in der Praxis zur Lokalisierung von Signalen im Nebel und unsichtigem Wetter bestens zu bewähren. Versuche, die mit dem Instrument angestellt sind, sollen seine Brauchbarkeit für den genannten Zweck dargethan haben, sodass die Amerikanische Marineverwaltung mit der Absicht umgeht, das Instrument auf allen Schiffen einzuführen. Der Verfertiger hielt sich z. Z. in Grossbritannien auf, um für die neue Erfindung Propaganda zu machen. Es sollen demnächst Versuche mit dem Eophon auf den Kanaldampfern angestellt werden.

Der Dampfer „Diana“ ist von der canadischen Regierung ausgesandt worden, um Forschungen über die Schiffbarkeit der Hudsons-Bay und der Hudsons-Strasse anzustellen. Es handelt sich bekanntlich darum, festzustellen, ob die Verschiffung der aus den nordwestlichen Territorien des Britischen Nord-



amerika kommenden Getreides auf dem Wege über die Hudsons-Bay zu ermöglichen sei. Falls die Lösung dieser Frage in günstigem Sinne ausfällt, würde man der Gründung einer Dampfer-Linie entgegenzusehen dürfen, die sich mit dem Transport des Getreides aus dem fruchtbaren Manitobadistrict direct nach den europäischen Märkten befassen würde.

Zu den von der Technischen Kommission für Seeschiffahrt empfohlenen Abänderungen der Seemannsordnung sind von mehreren Vereinen, die mit der Schifffahrt in Berührung stehen noch besondere Vorschläge gemacht; mehr jedoch als die genannten Vereine hat das Reichsamt des Innern bei verschiedenen Paragraphen eine Aenderung in Vorschlag gebracht oder einen Zusatz beigefügt, wobei das Bestreben unverkennbar ist, die Stellung und die Dienstpflichten der einzelnen Personen genau zu präcisiren. Wir können natürlich nicht auf alle Vorschläge näher eingehen oder sie gar einer Besprechung unterziehen, desshalb sollen nur diejenigen Bemerkungen besprochen werden, die Aenderungen von gewisser Bedeutung hervorrufen. — Zum § 5 wünscht der Handelsverein zu Brake einen neuen Zusatz, nach welchem jeder zum Wachdienst bestimmte Schiffsmann des Deckspersonals ein Attest über seine Untersuchung auf Farbenblindheit vorzulegen hat. — § 12 handelt bekanntlich von der Einrichtung und dem Inhalt der Musterrolle, das Reichsamt des Innern bemerkt dazu: „Eine Abschrift der in der Musterrolle enthaltenen Bestimmungen des Heuervertrages, einschliesslich aller Nebenbestimmungen muss im Volkslogis zu jederzeitiger Einsicht der Schiffsleute vorhanden sein.“ — Die neue Fassung des § 31 hat bekanntlich im Nautischen Verein zu Hamburg, Veranlassung zu längeren Auseinandersetzungen gegeben, nach deren Erledigung bestimmte Anträge, die wir schon früher erwähnt haben, empfohlen wurden. Dieser Paragraph scheint mehr oder weniger in allen Vereinen ebenso im Reichsamt des Innern der Gegenstand längerer Besprechungen gewesen zu sein. Eine einschneidende Veränderung erfährt § 31 durch die Schlussbemerkung des Reichsamts des Innern, die folgenden Wortlaut hat. „Auf Dampfschiffen in grosser Fahrt muss für das Maschinenpersonal und für die den Dienst auf Deck versehenen Schiffsofficiere der tägliche Dienst in drei Wachen eingetheilt werden.“ — Im § 45 wünscht der Verein deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona, dass „die dem Schiffsmann für den Tag mindestens zu verabreichenden Speisen und Getränke und die mindestens mitzunehmenden Heilmittel durch das Reichsgesetz bestimmt werden.“ — Die Befugniss die väterliche Zucht über den Schiffsjungen auszuüben, die dem Schiffer nach den Vorschlägen der Technischen Kommission gestattet wurde, ist

seiner Zeit vom Nautischen Verein in Abrede gestellt und gestrichen. Das Reichsamt des Innern wünscht nicht nur die Befugniss dem Schiffer zu gewähren, vielmehr soll diesem auch das Recht zustehen, die Ausübung der ihm zustehenden Disziplinargewalt auf die Schiffsofficiere zu übertragen. — Zu § 101 bemerkt das Reichsamt des Innern über die Zusammenstellung eines inländischen Seemannsammtes und einer mit gleichen Rechten ausgestatteten Behörde des Auslandes, dass die Behörde der die Untersuchung oder Entscheidung (in den Fällen der §§ 81 Absatz 1, 84, 93, 99) überlassen wird, sich aus drei Mitgliedern zusammensetzen muss, von denen einer „ein Jahr als Schiffer oder Schiffsoffizier auf See gefahren“ der andere „mindestens vier Jahre als Schiffsmann auf Segelschiffen Dienst gethan, aber nicht die Stellung eines Schiffers oder Schiffsofficiers bekleidet hat“. Im Auslande soll, sofern dies möglich ist, der Konsul ebenfalls zwei Beisitzer mit den vorherbezeichneten Eigenschaften heranziehen. Der Aufforderung des Konsuls, diese Schiedsrichterrolle zu vertreten, muss jeder Schiffsmann Folge leisten. — Diese verschiedenen Abänderungsvorschläge werden am 23. und 24. Juli in Kiel noch einmal von einer zu diesem Zweck zusammentretenden Kommission ihre Berücksichtigung finden und nach Erledigung dieser Besprechung von dort dem Deutschen Reichstage zugehen, welcher in letzter Instanz seine Zustimmung den einzelnen Paragraphen geben oder versagen wird.

Die Lehre der socialdemokratischen „allein seligmachenden“ Theorie hat bis jetzt mit wenigen Ausnahmen in den Kreisen deutscher Seeleute keine Anhänger gefunden; der deutsche Seemann ist ein entschiedener Anhänger von Kaiser und Reich und wird dies auch in Folge seiner ganzen Lebensweise und Beschäftigung bleiben. Trotz ihrer reichstreuen Veranlagung haben die einzelnen Angehörigen des Seemannsstandes durch den Verkehr mit anderen Nationen, durch Besuch verschiedener Länder und durch eigene Anschauung fremder Sitten, Gebräuche und Einrichtungen ein gewisses kosmopolitisches Wesen angenommen. Desshalb betrachtet der Seemann das Leben als einen Kampf ums Bestehen und Dasein, an dem Jeder seine ihm verliehene Kraft zur Geltung bringt, ohne, dass der Eine oder Andere mit besonderen Privilegien ausgestattet sei. Als im Spätherbst vorigen Jahres der Deutsche Kaiser den aktiven Schiffsführern der deutschen Handelsmarine, die Officiere des Bourlaubtenstandes der Kaiserlichen Marine sind, das Recht zusprach, die schwarz-weiss-rothe Flagge mit einem darin befindlichen eisernen Kreuz zu führen, rief diese Bevorzugung der Seeleute seitens des Monarchen nicht die beabsichtigte und gewünschte Wirkung hervor. Die Einen, die auf die Bevorzugung kein

Anrecht hatten, vertraten die Ansicht, durch diesen allerhöchsten Erlass werde in Seemannskreisen ein für den Stand nachtheiliges Streberthum gezüchtet; andererseits sprach man von erst- und zweitklassigen Seeleuten, wobei den Worten eine herbe Ironie beigelegt wurde. Selbst in den Kreisen der Reserveofficiere gab es einzelne Stimmen, die eine Entfremdung von ihren Berufskollegen, sowie Zwietracht und Unannehmlichkeiten befürchteten, weil ihnen in den Augen von Nichtseeleuten ein gewisses Privilegium vor ihren Kameraden zuerkannt war, ohne natürlich dabei ihre Fähigkeiten als Fachmann in irgend einer Weise zu erhöhen. Aehnliche Ansichten scheinen auch in verschiedenen Rhedereien, denen es weniger darauf ankommt, eine Reserveflagge vom Heck ihrer Schiffe wehen zu sehen, als schnelle und gute Reisen, sowie hohe Frachten zu erzielen, Verbreitung gefunden zu haben; denn in einzelnen Gesellschaften haben mehrere Kapitäne das Recht die Reserveflagge zu führen, ohne dass es geschieht. Die beiden grossen Dampfschiffahrtsunternehmen, die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd wünschen das Führen der Kreuzflagge von ihren dazu berechtigten Kapitänen. Bei der grossen Hamburger Linie führen 7 Kapitäne, beim Norddeutschen Lloyd einer die Reserveflagge; auf Hamburgischen Schiffen haben im Ganzen 16 Schiffsführer dasselbe Recht.

In den Bericht des Directors vom „Technikum der freien Hansastadt Bremen“ für das Jahr 1896/97 ist in jeder Beziehung, sowohl was die äussere Vergrösserung der Baulichkeiten, sowie die erzielten Resultate und die Anzahl der Schüler anbetrifft ein Aufschwung und ein Emporblühen zu entdecken. Herr Director Walther Lange nimmt deshalb Veranlassung der vorgesetzten Behörde seinen wärmsten Dank wegen der nachhaltigen Fürsorge für das Gedeihen des Technikums auszusprechen. Für unsere Leser ist von besonderem Interesse die in der Seemaschinistenschule neu organisirte Oberklasse, die hauptsächlich auf Veranlassung des Norddeutschen Lloyd ins Leben gerufen wurde. Die grosse deutsche Rhederei wünscht, dass die dem Maschinenpersonal angehörigen Beamten, ehe sie zur selbstständigen Leitung einer Schiffsmaschine kommen, die Oberklasse des Technikums absolviren. In den Kreisen der Maschinisten hat diese Neueinrichtung allgemeine Anerkennung und Zufriedenheit hervorgerufen, weil auf diese Weise den Angehörigen des Maschinistenberufes eine schöne Gelegenheit geboten wird ihre Kenntnisse zu erweitern. Dass Letzteres bei der stets zunehmenden Complicirtheit der Maschinen nothwendig ist, findet überall rückhaltslose Bestätigung. Es wäre zu wünschen, dass die alte Hansastadt an der Elbe in Bezug auf diese Einrichtung ihrer Schwester an

der Weser Beifall zollt und bald in ihrer Gewerbeschule eine gleiche Oberklasse einrichtet.

Das Zeichnen der Konnossemente seitens des Kapitäns, ehe sich die auf den Dokumenten verzeichnete Ladung an Bord befindet, ist ein Zeichen unserer Zeit, einer Zeit, in der ein fortwährendes Hasten und Jagen, ein Wetteifern und Uebervortheilen in einem Maassstabe stattfindet, der kaum noch eine Vergrösserung oder Erweiterung zulässt. Jeder mit den Schifffahrtsverhältnissen nicht Vertraute wird fragen: Warum unterschreibt der Schiffsführer diese wichtigen Papiere, ehe er Gewissheit hat, die darin angegebenen Sachen eingenommen zu haben — warum? — Weil durch das Zeichnen des Namens vor Einnahme der Ladung Zeit gewonnen wird; diese aber ist in der Schifffahrt sehr kostbar, wird uns mitgetheilt, und muss deshalb auf jede Weise ausgenutzt werden. So lango die Rhederei und ihre Schiffsführer von der Ehrlichkeit der Ladungsvershiffer überzeugt sind, mag es Jedem überlassen bleiben, die Zeit in dieser Weise nach Möglichkeit auszunützen, zeigen sich aber bei Ladungs-Vershiffen oder Empfängern entgegengesetzte Charaktereigenschaften, wie dies häufig in den Tropenhäfen der Fall ist, so könnte der erzielte Zeitgewinn mitunter sehr theuer werden. — Diese kostspielige Erfahrung hat ein britischer Kapitän gemacht, der seine Konnossemente vor Einnahme der Ladung zeichnete, im Ablieferungshafen jedoch nicht im Stande war, die in den Ladungspapieren angegebenen Güter zu löschen. Langwierige und aufregende Prozesse waren die Folge. — Das zuletzt angegangene Gericht sprach sich zwar zu Gunsten des Kapitäns aus und entschied durch diesen Urtheisspruch die unangenehmen Differenzen; dem britischen Schiffsführer wird aber wohl nach den Erfahrungen die Lust vergangen sein, in Zukunft nach dem bewährten Sprichwort „time is money“ beim Zeichnen wichtiger Papiere zu verfahren.

### Eine alte Steuermannskunde.

Von Betto Ihken.

Das neunzehnte Jahrhundert neigt seinem Ende zu. Unsere Zeit ist schnelllebig; sie wird von den erbittertesten Kämpfen auf wirthschaftlichem und politischem Gebiet aufgewühlt. Der Streit und Hass der Parteien erfüllt mit ihrem Getöse die Luft; der Geist des Gegensatzes und des Widerspruchs beherrscht die Gemüther. Und auch bei uns sieht der Freund eines ruhigen und besonnenen Entwicklungsganges der weiteren Ausgestaltung der Dinge mit einiger Besorgniss entgegen.

Wir sind allesamt Kinder unserer Zeit. Wir werden von ihren Ideen bestürmt und erfasst, und Manchem wird es schwer, den vergänglichen Tages-

strömungen gegenüber die nöthige Ruhe und Klarheit zu bewahren. Welch' ein Vorwärtshasten und Drängen sehen wir auf allen Gebieten, auch auf denjenigen, welche mit der Schifffahrt im Zusammenhange stehen! Was heute ersteht und als eine werthvolle Errungenschaft erscheint, ist morgen veraltet, überwundener Standpunkt! Noch davon zu sprechen, dass der Dampf das Segel, Eisen und Stahl das Holz verdrängt, klingt heutzutage beinahe trivial und abgeschmackt. Wohl giebt es Viele, die da wünschen, es möchte ein langsames Tempo in dem Umgestalten und Vorwärtsdrängen eintreten; aber den Dingen ist kein Halt zu gebieten. Wer seinen Schiffspark auf der Höhe und leistungsfähig halten will, muss sich fortwährend die neuesten Erzeugnisse der Schiffsbau-Industrie zulegen, und die nicht verbrauchten, aber unmodernen Schiffe zu Schleuderpreisen abstossen. Jedem gelingt das nicht; nicht jeder ist im Stande, diese Verluste zu tragen.

Wohin wir blicken, überall Wandel überall der heisse Drang nach Wandel. Die Schiffe werden riesengross, die Einrichtung feenhaft, die Geschwindigkeit steigt in's Ungemessene. Da hat man Fischdampfer und Petroleum-Tank-Dampfer, Walrückendampfer und Dampfer mit Gefrierapparaten. Es giebt Dampfer mit flüssiger und solche mit fester Feuerung, mit einer Schraube und mit zwei und drei Schrauben, mit electrischem Glüh-, Topp- und Seitenlicht und Scheinwerfer und ohne dieselben. Das Kompasswesen wird immer verwickelter und die Regulirung, wegen der electrischen Leitungen und deswegen, weil jeder Gegenstand aus Eisen hergestellt wird, immer schwieriger. Die wachthabenden Officiere der vier- und fünfmastigen Segelschiffe wissen bei eintretenden Böen kaum, wie sie ihre Segel bergen, mit welchem sie zuerst beginnen sollen. Die Kommandobrücken der grossen Dampfer werden wahre Sammelstellen von den verschiedenartigsten Instrumenten zur Nachrichtengebung nach allen möglichen Schiffstheilen und zur Ein- und Ausschaltung der electrischen Stromkreise, sowie zur Abgabe von Signalen. Fort und fort wird gearbeitet, das Strassenrecht auf See, die Lichterführung, das Signalwesen und das Wegerecht anders zu gestalten und das Leuchtfeuerwesen ist stetigem raschem Wechsel, fortwährender Umwandlung unterworfen. Man installirt probeweise auf dem Deck grosser Dampfer grossartige, kostbare und sehr complicirte Instrumente, um damit ohne rechnerische Beihülfe zu jeder Zeit den Schiffsort zu finden, und neuerdings haben wir an dieser Stelle sogar den ernsthaften Vorschlag kennen gelernt, man müsse die Schiffe mit zwölf Chronometern und Verticalkreisen ausrüsten, um sie den Anforderungen der Jetztzeit entsprechend mit grösstmöglicher Sicherheit über See zu bringen.

Wirklich, wenn man aus dem Getriebe und Gejage unserer aufgeregten Zeit flüchten kann in die ruhigeren Zeitläufte älterer Seemannsgeschlechter — man empfindet es häufig als eine rechte Wohlthat. Wer liebt nach dem Sturm nicht die leichte Brise und das ruhige Meer! Auch bringt das Vertiefen in die Arbeiten und Anschauungen unserer Vorfahren in mehr als einer Beziehung Gewinn, indem es zum Vergleichen anregt und die Wege zeigt, welche die Entwicklung der Nautik bis zu unserer Zeit eingeschlagen. Es ist kein übermässig altes Buch, welches uns hier beschäftigen soll; es trägt nicht den Staub der Jahrhunderte, wie es auch fraglich erscheint, ob deutsche Werke der Steuermannskunde aus früheren Jahrhunderten existiren. Das „System der praktischen Steuermannskunde“ von H. Brarens, Königl. autorisirtem Navigationslehrer und Examiner in Tönningen, stammt aus dem Beginn dieses Jahrhunderts. Die uns vorliegende dritte Auflage dieses Buchs, auf Kosten des Verfassers in Magdeburg gedruckt, trägt die Jahreszahl 1819. In dem Vorbericht sagt der Verfasser: „Navigationslehrer und Schiffsführer, aus nahen und entfernten Gegenden haben uns für richtige Darstellung und deutliche Auseinandersetzung der Gründe dieser Wissenschaft, gedankt.“ Er fügt ferner hinzu: „Da in den neuesten Seekarten die Höhe der Feuerthürme verzeichnet steht, so haben wir auch eine Tabelle hinzugefügt, woraus ersehen werden kann, wie weit ein Schiff von einem des Nachts zu Gesicht kommenden Feuer, entfernt steht.“

Ohne uns an die Reihenfolge der Inhaltskapitel zu binden, wenden wir uns zunächst dem Manövriren zu. „Das Manövriren“ sagt der Verfasser, „ist eine Wissenschaft der Art, welche durch Erfahrung und Uebung desto mehr gelernt sein will, da fast jedes Schiff seine eigene Behandlungs-Manier voraussetzt.“ Nachdem er nun das Wenden, das Halsen und das Verfahren, den Lauf des Schiffs durch in den Wind laufen, Backbrassen und Ueberholen von Schooten zu hemmen, beschrieben hat, kommt er zu einer sehr wichtigen Nota bezüglich der Vermeidung von Kollisionen. Von den letzteren sagt er mit Recht: „Die Grösse der Gefahr bei dergleichen drohenden Ereignissen auf der See bewirkt nicht selten Unentschlossenheit und Mangel an Geistesgegenwart. Daher ist mein Vorschlag desto wichtiger.“

Der Vorschlag selbst heisst nun:

„Nota. Durch dieses letzte Manövre (das Hemmen der Fahrt) würden die leider auf der See nicht selten sich ereignenden betrübten Zufälle, dass nämlich die Schiffe aneinander gerathen und sich in den Grund bohren, um vieles vorgebeugt werden können, wenn beyde Schiffe folgendergestalt manövrirten. Die Schiffe werden bei dunkler



Nacht oder Nebel einander ansichtig und es ist ungewiss, wie das Vorbeipassiren geschehen möge; dann müssten

- a. beyde Schiffe unverzüglich ihre Steuerruder an Lee legen, drehete dann eines von beyden durch den Wind, so wäre die Gefahr grösstentheils gehoben.
- b. Wenn aber auch, wie zu erwarten, keines von beyden durchdrehete, so würden doch beyde ganz nahe am Winde kommen, dergestalt, dass nach Loswerfen der Boolins und Brassen an dem Hintersegel, dieselben fast von selbst auf den Mast fielen.
- c. Hierauf müssten auch beyde Schiffe, wenn und sobald es möglich wäre, die Vorsegel gegenziehen, wäre dieses aber, schwacher Hülfe wegen, nicht zu bewerkstelligen, so müssen nur die Vorschooten losgeworfen werden, indessen hielte man das „Steuerruder beständig an Lee“.

Auf diese Art, meint der Verfasser weiter, würde die Annäherung gehemmt und Zeit gewonnen, „um zu überlegen, wie das Vorbeipassiren am besten geschehen könnte“. — „Diese Erinnerung ist nur ein Vorschlag und Wunsch, dass gedachtes Manövre bey der Seefahrt allgemein und von allen Seefahrenden als eine Maxime angenommen werden möchte.“

Interessant ist des Weiteren ein gegebenes Beispiel für die Journalführung. Das Koppelkurs-Schema nennt Brarens sehr kurz und bezeichnend „Logbret“.

#### Steuermanns-Journal.

„Anno 1798 den 5. July hoben wir die Anker und segelten mit Südwinde die Elbe aus, um 10 Uhr ging der Loots, mit Namen N. N. vom Schiffe ab. Als wir vollends in die frye See gekommen waren, sahen wir noch einmal die Kragen um die Masten und Pumpen, so wie die Luken nach, ob alles gehörig dicht und wohl besorgt wäre, wir befestigten die Anker und verwahrten überhaupt alle nicht zu brauchenden Gegenstände.

Des Mittags um 12 Uhr peilten wir die Insel Heiligeland nach unserm Schiffskompass NO und den Thurm Wangeroog in S $\frac{1}{2}$ O.

Nach unserer Untersuchung hatten die Kompassse 22° Nordwestring.“

Die westliche Missweisung nennt er Nordwestring und die östliche Nordosttring. In seinem Logbret unter der Rubrik „Begebenheiten“ fügt er dann noch hinzu: „Mussten die Merssegel kleiner machen. Unser Schiff blieb erwünscht dicht.“ Auf einer anderen Stelle sagt er: „Es wehete noch strenge. Wir pumpeten 200 Schlag, ehe es lens wurde.“ Die Wache von 4—8 Uhr Abends nennt er die Plattfusswache. Unter Meile ist stets

eine geographische Meile (= 4 Sm) verstanden, demnach sagt er auch mit Recht: „jedes Loggen ist eine Untersuchung, wie viele Meilen segelt das Schiff in 4 Stunden, oder, wie viele  $\frac{1}{4}$  Meilen das sind Minuten, in einer Stunde.“

Nach der Theorie, führt der Verfasser aus, müsste die Knotenlänge für das 28 Sekundenglas genau 46 Fuss sein, aber wegen der Mitschleppung und des Zeitverlustes beim Umkehren des Glases „ist in dieser gedoppelten Hinsicht eine Vergütung von 4 Fuss für jeden Knoten so wohl angebracht, dass die Erfahrung es völlig rechtfertigt. Ueberdies“ fügt er mit grossem Bedacht hinzu, „ist es eine gute Vorsichtsmaassregel, lieber mit der Rechnung vor, als hinter dem Schiffe zu seyn.“ Eine Bemerkung des Verfassers, die auch jetzt noch durch die Erfahrung bestätigt wird, falls die Schiffsgeschwindigkeit nicht zu gross ist, möchten wir hier über diesen Gegenstand noch folgen lassen. „Das Gissen der segelnden Distanz“, berichtet er, „nach Pulsschlägen, oder zählen nach dem vorbeifliessenden Wasserschaume und nach über Bord geworfenen Holzstücken, ist manchem Seemann durch Übung und Erfahrung so eigen geworden, dass er selten darin fehlen wird.“

Der trefflichen Hinweise auf die Regeln des Erfahrungslebens zur See enthält das Buch gar viele, andererseits kommen aber auch Aufgaben vor, die uns gar seltsam anmuthen. Nach § 78 „Um die Länge auf See, vermittelst Seeuhren zu finden“ kommen einige Prüfungs-Aufgaben. Und hier finden wir unter No. 55 die folgende: „Wenn man sich eine Stange von Copenhagen durch das Centrum der Erde denkt, in welcher Breite und Länge würde diese auf der anderen Seite hervorgehen?“ Unter der Rubrik „Nützliche Lehren“ heisst es ferner: „Man wünscht im Jahre 1808 zu wissen, auf welchen Wochentag der 10. October als ein Geburtstag treffen würde?“

„Die dem Buche angefügten Tabellen über die Abweichung der Sonne u. s. w. gelten für den Copenhagener Meridian, aber die Länge „der dem Seemann merkwürdigsten Örter“ ist nach dem Meridian von Picos (der Pic von Teneriffa) angegeben und zwar nicht, wie jetzt gebräuchlich, bis 180° O 180° W sondern bis 360°. So liegt z. B. nach dieser Tafel Lima auf 12° 1' S und 299° 57' Länge und Newyork liegt auf 302° 32' der Länge. Sehr genau stimmen natürlich die gegebenen Ortslängen nicht. Cap Horn liegt z. B. auf 309° 17' von Picos. Da Greenwich 16° 38' östlicher als Picos liegt, so befindet sich demnach C. Horn auf 292° 39' östlich von Greenwich oder 67° 21' w. v. Gr. Nach den neuesten Angaben liegt Cap Horn aber auf 67° 14' W. das giebt einen Unterschied von 7 Minuten. Die gegebene Breite 55° 58' S. stimmt.

Sehr beachtenswerthe Auslassungen macht Brarens über Stromsegeln und Strömungen. Nachdem er an einigen Beispielen das Segeln im Strome und die Strombestimmung erläutert hat, sagt er: „Aus dieser der Theorie nach richtigen Stromberechnung ist es einleuchtend, dass, ehe der Steuermann seine Fahrten nach dem Strome einrichten könne, es zuerst ausser Zweifel gesetzt werden muss, welchen Weg und wie stark ein gewisser Strom gehet. Dies ist aber selten möglich. Zwar hat die Erfahrung uns wohl mit einigen fast beständigen Strömen bekannt gemacht, indess muss eine Vergütung im Segel in Hinsicht dieser Ströme behutsam vorgenommen werden, indem eine bevorstehende Veränderung der bisweilen nur auf eine kurze Strecke wehenden Winde, schon einen solchen Einfluss auf das Meer haben kann, dass der Strom gar in entgegengesetzter Richtung fliesset. In engen Gewässern, als im Kanal, oder Kattegat ist es ratsam, mit gutem Winde den Curs mitten im Fahrwasser so fortzuführen, als ob gar kein Strom liefe.“ — Die hier ausgesprochenen Ansichten dürften in der Hauptsache sich jetzt noch mit der Auffassung vieler erfahrener Seefahrer decken.

(Schluss folgt.)

### Grösste und Meridian-Höhen.

Es wird gewöhnlich von Beobachtern auf See beim Messen einer Meridianhöhe angenommen, dass, wenn der Höhenwinkel des beobachteten Himmelskörpers beständig bleibt, sich das Gestirn im Meridian befinde, d. h. mit anderen Worten, die grösste Höhe und Meridian-Höhe eines Gestirns sind einander gleich oder sind dieselben. Dass diese Annahme jedoch bei Veränderung der Breite durch die Fahrt des Schiffes und Aenderung der Declination des Gestirnes eine irrige ist, darüber belehrt uns Mr. Kitchin R. N. Er benutzt zum Beweise seiner aufgestellten Theorie mehrere Faktoren, aus denen er seine Formel ableitet. Wir müssen uns in Anbetracht des knappen uns zur Verfügung gestellten Raumes darauf beschränken, die in Rechnung gezogenen Grössen und deren Bedeutung nur kurz zu erwähnen. Der hauptsächlichste Faktor, mit dem wir zu thun haben, ist die Grösse C, die in jeder Breite und bei jeder Veränderung der Declination einen verschiedenen Werth annimmt. Da die jedesmalige Berechnung von C Zeit und Mühe beansprucht, dieser Uebelstand jedoch vermieden werden soll, so hat der Verfasser eine besondere Tabelle angefertigt, die dem Rechnenden den Werth von C für jede Breite und Declination angiebt. Wir lassen die Tabelle hier folgen:

Breite u. Decl.	Zahl	Breite u. Decl.	Zahl	Breite u. Decl.	Zahl
1°	0.53	21°	11.73	41°	26.56
2°	1.06	22°	12.34	42°	27.50
3°	1.60	23°	12.97	43°	28.49
4°	2.13	24°	13.60	44°	29.50
5°	2.67	25°	14.25	45°	30.56
6°	3.21	26°	14.90	46°	31.64
7°	3.75	27°	15.57	47°	32.78
8°	4.29	28°	16.24	48°	33.94
9°	4.84	29°	16.93	49°	35.14
10°	5.39	30°	17.64	50°	36.42
11°	5.94	31°	18.36	51°	37.74
12°	6.49	32°	19.09	52°	39.12

13°	7.05	33°	19.84	53°	40.54
14°	7.61	34°	20.62	54°	42.06
15°	8.18	35°	21.40	55°	43.64
16°	8.76	36°	22.20	56°	45.30
17°	9.34	37°	23.04	57°	47.06
18°	9.92	38°	23.89	58°	48.96
19°	10.52	39°	24.74	59°	50.96
20°	11.12	40°	25.64	60°	52.92

Um nun C zu erhalten, subtrahirt man die beiden gefundenen Zahlen, wenn Breite und Declination denselben Namen haben, addirt, wenn die Namen verschieden.

t bedeutet in dieser Rechnung die Anzahl der Minuten, welche von Mittag bis zur Zeit der grössten Höhe verfloßen sind. A° bedeutet die Meridianhöhe, K Zunahme per Zeitminute, in Bogenminuten ausgedrückt, wobei die Fahrt des Schiffes und die Aenderung der Declination berücksichtigt sind. Durch verschiedene Transformationen dieser angegebenen Grössen erhält Mr. Kitchin schliesslich die Endformel  $t = \frac{CK}{2}$ , die zur Berechnung in Benutzung kommt. — Es ist dabei zu bemerken, wird durch die Fahrt des Schiffes und Aenderung der Declination eine Abnahme der Höhe erzielt, so fällt die grösste Höhe auf den Vormittag. Das Resultat ist natürlich dasselbe.

Einige Beispiele werden dazu beitragen, ein besseres Verständniss zu geben:

1. In ungefährer Breite von 50° N, bei Sonnendeclication von 10° S, deren stündliche Aenderung 54" abnehmend ist, läuft ein Schiff 20 Knoten SO während der Mittagsbeobachtungen. Es soll die Zeit der grössten Höhe und der Ueberschuss der grössten Höhe über die Meridianhöhe gefunden werden.

$$SO \rightarrow 20 \text{ Seemeilen} = 14.1 \text{ S.}$$

$$54'' = 0.9 \text{ in d. Stunde}$$

$$14.1$$

$$\text{Sonnenhöhe nimmt zu in der Stunde } \frac{0.9}{15.0}$$

$$K = \frac{15}{60} = \frac{1}{4}$$

$$C \text{ aus der Tafel giebt auf } 50^\circ = 36.42$$

$$10^\circ = 4.84$$

$$\text{Entgegengesetzter Name, also addirt} = 41.26$$

$$t = \frac{41.26}{2 \times 4} = 5.16 \text{ Minuten} = 5 \text{ Min. } 10 \text{ sec. nach Mittag.}$$

$$\begin{aligned} \text{Ueberschuss d. grössten Höhe} \\ \text{gegenüber der Meridian-Höhe} \end{aligned} = 5.16 \cdot \frac{K}{2} = \frac{5.16}{8} = 0.6' \text{ Bogenminuten} = 36 \text{ Sekunden.}$$

Hätte die Poldistanz zugenommen, so wäre der Unterschied zwischen 14.1 und 0.9 in Rechnung gezogen. Da die Aenderung der Sonnendeclication in einer Stunde nie mehr als + eine Meile ausmacht, so braucht die Aenderung der Declination bei Sonnenbeobachtungen nicht berücksichtigt zu werden.

2. Ein aussergewöhnlicher Fall.

Breite 60° N  $\delta$  = 23° S. Fahrt 24 Meilen Süd.

$$\varphi = 52.92$$

$$\delta = 12.97$$

$$C = 65.9$$

$$K = \frac{24}{60} = \frac{2}{5}$$

$$t = \frac{65.9}{2} \times \frac{2}{5}$$

$$= 13.2$$

$$= 13 \text{ Minuten } 12 \text{ Sekunden nach Mittag.}$$

$$\text{Ueberschuss} = 13.2 \cdot \frac{K}{2} = 2.6$$

$$= 2\frac{1}{2} \text{ Minute.}$$

3. Eine Mondeshöhe mit schneller Declinationsänderung.

$\varphi$  = 50° N,  $\delta$  = 10° S, Aenderung in 10 Minuten 160" abnehmend, Fahrt des Schiffes 20 Meilen Süd.





statte). Auf Veranlassung der dänischen Regierung wurde eine gemischte Kommission aus Mitgliedern beider Häuser gewählt, um die Grundzüge einer bestimmten Tarif-Bill festzustellen, der Entwurf ging den Häusern zu, wobei er sich noch grosse Abänderungen gefallen lassen muss. Die zu Grunde gelegte Absicht dieses Entwurfs ist den Zoll auf alle Luxusartikel zu erhöhen und auf Schiffbau- und Maschinensachen, sowie Nahrungsmittel zu verkleinern. Gelingt es, den Entwurf durch beide gesetzgebenden Körper zu bringen, so werden die britischen Exporteure grossen Gewinn daraus ziehen, denn man beabsichtigt alle Zollgebühren solcher Waaren bedeutend herabzusetzen, die von England eingeführt werden.

## Vermischtes.

**Schiffbau.** Am 1. Juli Nachmittags lief auf der Koch'schen Werft in Lübeck ein Dampfer für die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei in Oldenburg i. Gr. glücklich vom Stapel. Dieses Schiff ist der sechste Dampfer, welcher auf der Werft für obige Rhederei gebaut worden ist. Die Dimensionen des Dampfers sind: Länge zwischen den Perpendickeln 245', Breite 34' 6", Tiefe an der Seite bis Spardeck 28'. Derselbe erhält die höchste Klasse beim Germ. Lloyd, wird mit einer triple compound Maschine von 560 Pferdestärken ausgerüstet, die dem Schiff bei einem Tiefgang von 16½ Fuss mit 2100 Tons Ladung, eine Fahrgeschwindigkeit von 9 Knoten in der Stunde verleihen wird. Der Dampf für die Maschine wird in zwei Stahlkesseln erzeugt, die auf einen Dampfdruck von 11,6 Atm. concessionirt sind, dieselben liegen fertig, um gleich in das Schiff eingesetzt zu werden. Die Einrichtung des Dampfers wird dem Zweck entsprechend, in solider Weise hergestellt. Mittschiffs unter dem Brückendeck sind die Kabinen für zehn Passagiere sowie für die Schiffsoffiziere untergebracht, auf dem Brückendeck befinden sich Rauchsalon, Kartenhaus, Kapitänskammer etc., alle Räume sind hell und luftig hergestell. Die Mannschaft hat unter der Back in grossen Räumlichkeiten ihren Wohnort. Das Schiff erhält 3 grosse Lucken, 4 Dampfwinden, Dampf-Ankerspill, Dampfsteuer, sowie elektrische Beleuchtung in allen Räumlichkeiten, überhaupt sind alle Verbesserungen und Einrichtungen, der Neuzeit entsprechend, bei diesem Neubau angewendet worden. Bei der, von Fräulein Elisabeth Schultze, der Tochter des Directors der Rhederei, vollzogenen Taufe erhielt dieser Dampfer den Namen „Tanger“. Das Fahrzeug ist für die Fahrt zwischen Hamburg resp. der Weser und Portugal, Marocco bestimmt und wird Anfang August seine erste Fahrt antreten. Auf der Werft herrscht rege Thätigkeit, im Bau befinden sich mehrere Schiffe, darunter 1 Postdampfer für eine schwedische Rhederei, mit dem eine Fahrgeschwindigkeit von 11½ Sm. erzielt werden soll, ferner ein Winterdampfer für die Fahrt Lübeck-Hangö-Helsingfors, ein Leichter von 600 Tons Tragfähigkeit für Hamburger Rechnung, sowie 2 Leichter à 200 T. Raumgehalt für die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven.

**Englischer Process.** Ueber einen aussergewöhnlichen Fall hatte Mr. Justice Kennedy vor der Queen-Bench Division sein Urtheil zu sprechen. Es handelte sich um eine Klage der Messrs. James Hardie & Co. gegen die West India Dock-Compagnie. Die Kläger verlangten die Zurückerstattung ihrer Ausgaben betreffs ihres beschädigten Schiffes „Brambletye“, welches bei stürmischem Wetter im Hafen unter Aufsicht von Dockbeamten verholt war und sich dabei eine schwere Havarie zugezogen hatte. Messrs. James Hardie & Co. behaupteten, bei den vorherrschendem Stürme an jenem Tage konnte ein Unglück vorausgesehen werden, wie dies selbst der 1. Officier des Schiffes den Beamten bedeutete und sie darauf aufmerksam machte die Folgen ihrer Handlungsweise allein zu tragen. Entgegen diesen Behauptungen glaubten sich die Angeklagten

im vollsten Sinne berechtigt das Verholen des Schiffes anzuordnen, zumal der Liegeplatz der „Brambletye“ einestheils sehr ungünstig für das Schiff selbst andertheils die ankommenden Schiffe in ihrer Bewegungsfreiheit hinderte. Ausserdem berief sich die Dock-Kompagnie auf Abmachungen mit dem Schiffsführer, nach welchen dieser den Angeklagten das Recht zuertheilt haben sollte Schlepper zu besorgen und das Schiff an den richtigen Liegeplatz zu bringen. Durch die Aussagen verschiedener Zeugen wurde ermittelt, dass seit der Ankunft des Schiffes am 15. Januar der Kapitän bis zu dem bewussten Tage dem 18. Januar nicht an Bord gewesen sei, seine Mannschaft mit Ausnahme des 1. Steuermannes abbezahlt, der Wachsamkeit des Letzteren jedoch die Obhut des Schiffes anvertraut habe. — Mr. Justice Kennedy hält in seinem Urtheilsspruch die Ansicht aufrecht, dass den Beamten der Dock-Compagnie nicht das Recht zustehe ohne Aufforderung oder wenigstens Erlaubniss des Schiffers das Schiff zu verholen, denn die von den Beklagten angeblichen Contracte mit dem Schiffsführer fänden nur in dem Falle Anwendung, wenn dieser am 18. Januar, als dem Tage wo das Schiff verholt wurde, zugegen sei. Um so weniger hatten die Beklagten in diesem Falle ein Recht das Schiff nach einer anderen Stelle zu bringen, weil die Möglichkeit des Gelingens stark vom 1. Steuermann, als dem Vertreter des Schiffers, in Zweifel gezogen sei. Der mit der Führung des Schiffes während der Verholmanöver beauftragte Dockbeamte antwortete dem ersten Steuermann auf sein Bemerkn, „dass die Sache gefährlich sei“ mit den Worten, „das geht mich nichts an, ich führe nur die Befehle meines Vorgesetzten aus.“ — Ich entscheide, so führt der Richter aus, die Klage zu Gunsten der Messrs. James Hardie & Co. und verurtheile die Beklagten zum Decken des angerichteten durch sie verursachten Schaden, sowie zu den Gerichtskosten.

**Unregelmässiger Postdampferverkehr.** Die amerikanische Handelskammer in Paris hat unlängst das Augenmerk der theiligten Kreise auf die Thatsache gelenkt, dass der Postdampfer-Dienst zwischen Europa und Amerika an Zweckmässigkeit der Organisation zu wünschen übrig lasse. Wie die Verhältnisse jetzt lägen, wären die Abfahrtszeiten der nach amerikanischen Häfen gehenden Dampfer fast alle auf einen und denselben Wochentag gelegt, so dass zur Winterzeit wöchentlich eine zweimalige, zur Sommerzeit dreimalige Verbindung stattfindet, während dem Bedürfniss nur die tägliche Expedition eines Postdampfers entsprechen würde. Nicht selten kommt es vor, dass Briefe nicht von den zuerst abgehenden Dampfern mitgenommen würden, ebenso, dass Häfen von nicht viel geringerer Bedeutung als New York durch 6 oder 7 aufeinander folgende Tage der directen Dampferverbindung mit Europa ermangelten. Die Hamb. Nachrichten meinen, man kann die Berechtigung dieser Darstellung nicht kurzer Hand abweisen, und ist die Thatsache, dass die Expedition von Postdampfern nach Amerika nur an einzelnen bestimmten Tagen, statt alltäglich, vor sich geht, umso bemerkenswerther, als fast sämtliche europäische Staaten mit oceanischem Verkehr einen regelmässigen Postdampferdienst mit Nordamerika unterhalten. Deutschland besitzt die beiden Dampfergesellschaften ersten Ranges: die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt“ und den „Norddeutschen Lloyd“; die Dampfer der ersteren machen jeden 14., 21. und 28. Monatstag in Cherbourg Station; während die Lloydampfer Liverpool bezw. Southampton anlaufen und von dort alle 14 Tage des Sonntags in See gehen. In England kommen für den amerikanischen Verkehr die „Cunard“- und die „White Star-Linie“ in Betracht. Die Dampfer der ersteren verlassen Liverpool des Sonnabends, die der zweiten Linie des Mittwochs. Frankreich besitzt die „Compagnie générale Transatlantique“ mit Havre als Domicil, von wo ihre 5 grossen Schnelldampfer des Sonnabends in See zu gehen pflegen. Mithin verfügen allein die vorgenannten

Mächte für die Zwecke ihrer postalischen Verbindung mit Nordamerika über 5 der leistungsfähigsten Dampfergesellschaften. Der postalische Verkehr in umgekehrter Richtung wird von der ad hoc concessionirten „American Line“ besorgt, die über vier Dampfer à 20 000 Pferdekraft mit 20 Knoten Fahrt die Stunde verfügt und für jede Reise eine Subvention von 70 000 fr. erhält. Hieraus dürfte zu ersehen sein, dass allerdings Korrespondenzen, deren Erledigung erst im letzten Augenblick stattfindet, wie dies aus Geschäftsrücksichten oft nicht zu vermeiden ist, mitunter, wenn sie am Wochenschluss aufgegeben werden, mehrere Tage rückständig bleiben können. Die amerikanische Handelskammer in Paris scheint nun anzunehmen, dass die erwähnten fünf grossen europäischen und die eine amerikanische Gesellschaft sich, wenn sie wollten, wohl dahin einigen könnten, den Fahrplan ihrer Dampfer so zu legen, dass wochentäglich die Expedition eines Dampfers mit den Briefsäcken etc. erfolgen könnte und dass alle Interessenten dabei gewinnen würden, da die Schnelligkeit der Korrespondenzbeförderung ein Hauptelement des Handels, zumal des Welt Handels bildet.

Die neuen dem Verkehr übergebenen Docks in Liverpool versprechen eine grosse Ersparniss sowohl der Kosten wie der Zeit für Dampfer, die loses Getreide laden oder löschen. Die bis jetzt übliche an die Stauer bezahlte Durchschnittsrate betrug 8d per Ton um das Getreide vermittels des Elevators zu löschen und 11d für dieselbe Quantität zu laden. Die neugegründete Dockgesellschaft beabsichtigt die Kosten, der Löschen und Ladearbeiten auf 5d die Tonne festzusetzen. Diese Ersparniss ist in Anbetracht der niedrigen Frachten von grosser Bedeutung; bei einem 4000 Tons Dampfer würden durch die neuen Ratensätze ca. 70 £ erspart werden. Eine grosse Bequemlichkeit für die Ladungsempfänger ist ferner in den neuen Lagerhäusern geschaffen, da diese Banlichkeiten im Stande sind grosse Mengen Getreide, gegen verhältnissmässig geringen Entgelt, längere Zeit zu lagern. Die Empfänger und Eigenthümer der Ladung sind nicht angewiesen, wie bisher üblich, für den Weitertransport des Getreides in Leichtern oder Schuten Sorge zu tragen, es ist ihnen vielmehr gestattet den Transport zu einer von ihnen bestimmten Zeit, also gewöhnlich beim Steigen des Preises ihrer Getreidesorten, vorzunehmen. In englischen Schiffahrtskreisen herrscht über die Dockanlagen nur eine übereinstimmende Meinung und die ist zu ihren Gunsten.

**Karten-Skizze des Treibeises bei Neufundland.** Die Deutsche Seewarte hat Ende vorigen Monats eine Karten-Skizze des Treibeises bei Neufundland, während der Zeit von Mitte Januar bis Mitte Juni 1897 nach den Berichten, welche bis zum Ende Juni eingegangen sind, veröffentlicht. Die Direction der Seewarte bemerkt dazu: „Das Treibeis bei Neufundland hat sich in diesem Jahre schon frühe gezeigt und ist auch frühzeitig an der Ostseite der Bank weit nach Süden vorgedrungen. Um die Mitte April ging es in 48° W. Länge südwärts über 41° N. Breite hinaus. Die bedeutende Eismasse, welche sich um diese Zeit im Südosten der Bank befand, verschwand jedoch und im Mai wurde Eis nur in nördlicheren Breiten, an der Nordost- und Nordseite der Bank angetroffen. Im Juni drang indessen die Trift an der Ostseite der Bank wieder weit nach Süden vor, nach dem Berichte vom D. „Servia“ bis 39° N. Br. in 45° 52' W. Lg. Es verbreitete sich westwärts bis 50° 23' W. Lg. in 42° 15' N. Br. und ostwärts bis 44° 52' W. Lg. in 43° 13' N. Br. Nach dem gewöhnlichen Verhalten ist von Juli an ein Zurückweichen der südlichen und südöstlichen Eisgrenze zu erwarten; dagegen dürfte das Eis im Norden der Bank, wo es in grossen Massen auftritt, nicht sobald verschwinden.“

**Deutsche und englische Handelsmarine.** Wenn das britische Selbstbewusstsein im Hinblick auf das Schauspiel der

Flottenrevue von Portsmouth einen Triumph feiern konnte, so wird durch allen Glanz der Kriegsmarine doch die Thatsache nicht aus der Welt geschafft, dass die britische Handelsmarine mehr und mehr mit ausländischem Personal bemannt werden muss und dass selbst im Officierkorps der Handelsmarine das fremdländische Personal wachsende Verhältnisszahlen aufweist. Dazu kommt, dass britisches Frachtgut ebenfalls in wachsender Verhältnisszahl sich von der Landesflagge ab- und den Flaggen anderer Länder zuwendet. Dieser Erscheinung liegen eine Reihe verschiedener Ursachen zu Grunde. Einmal die vielfachen gesetzgeberischen Beschränkungen, die der britischen Rhederei in den letzten Jahren auferlegt wurden, dann die Steigerung der seemännischen Heuern, ferner das ständige Sinken der Frachtsätze und endlich das Erstarken des deutschen und skandinavischen Mitbewerbes. Die englischen Rheder ziehen es deshalb vor, ihre Schiffe unter fremder Flagge segeln und in fremden Häfen beheimathen zu lassen. Thatsächlich erfreut sich keine Handelsmarine der Welt in den Kreisen des fachmännischen wie auch des geschäftlichen und selbst des Touristenpublikum eines trefflicheren Rufes, als die deutsche und wenn englische Schiffe jetzt das Fahren unter deutscher Flagge vorzuziehen anfangen, so geschieht das weniger, um von den minder rigorosen Vorschriften wegen der „Ladelinie“ zu profitieren, als weil die Unbotmässigkeit und Unzuverlässigkeit der britischen Seeleute in Folge des Eindringens sozialdemokratischer Ideen einen Höhegrad erreicht hat, der mit einer zuverlässigen Erledigung der Geschäfte nicht mehr vereinbar erscheint. Eben deshalb werden auch von englischen Schiffseignern mit Vorliebe deutsche und andere Seeleute statt der einheimischen angenommen, weil jene solider sind und bessere Garantien bieten. Die Versuchung für britische Rheder, ihre Schiffe unter ausländischer Flagge fahren zu lassen, ist unter diesen Umständen nicht gering. Sie hoffen, auf diese Art der ausländischen Konkurrenz besser Stand halten zu können. Was die Ausdehnung des Ueberganges britischer Schiffe unter ausländischen Flaggen anlangt so mangelt es einstweilen an genauen ziffermässigen Nachweisen, doch berechnet man, dass in den letzten 10 Jahren 210 britische Schiffe mit einer Gesamttonnenzahl von 180 000 die Flagge gewechselt haben. Die meisten davon haben sich nach Deutschland und Norwegen gewendet.

**Bremens Handelsbeziehungen zu Grossbritannien.** Bremerhaven gewinnt allmählich die Ueberzeugung, dass der transatlantische Verkehr, den die freie Weserstadt aufrecht erhält, auf die Dauer nicht genügt, wenn ein Seehafen darauf Anspruch machen will, einer gedeihlichen Entwicklung entgegenzusehen. Kein Mittel und keine Mühe ist gescheut, Hafenanlagen zu errichten und diese mit den neuesten Erfindungen der maritimen Technik zu versehen, um grossen transatlantischen Schiffen jede Bequemlichkeit und Erleichterung beim Löschen und Laden zu bieten, deren sie um prosperiren zu können, bedürfen. Während man mit grossem Eifer und Umsicht nur auf diese Einrichtungen sein Augenmerk richtete, hat man erst 1886 die Korrekionsarbeiten der Unterweser ausgeführt. — Die „Weser-Ztg.“ hat Veranlassung genommen, auf die Nothwendigkeit eines lebhafteren Verkehrs mit England hinzuweisen und dabei Vergleiche zwischen Bremens und Hamburgs britischen Handelsbeziehungen angeführt, wobei auch die oben erwähnten Punkte berührt werden. Wir entnehmen dem Artikel folgende Stellen: „Die Erkenntniss, dass der europäische Verkehr im Verhältniss zum transatlantischen an der Weser unverhältnissmässig schwach entwickelt sei, hatte bekanntlich ein Hauptmoment für die Korrektur der Unterweser abgegeben, insofern, als bei ihrer Inangriffnahme davon ausgegangen wurde, dass mit der Hinaufführung der europäischen Fahrt zur Stadt Bremen die Kosten nicht unwesentlich ermässigt und auch sonst die Bedingungen für diesen Verkehr verbessert werden würden. Dass diese An-

nahmen im Allgemeinen keine unbegründeten waren, die Korrektur der Unterweser vielmehr der europäischen Fahrt durchaus günstig gewesen ist, ergibt ein Blick in die bremische Statistik. Nach derselben betrug der europäische Verkehr Bremens seewärts in Ein- und Ausfuhr 1886: 668 443 Tons im Werthe von 173 952 129  $\mathcal{M}$ , 1896: 1 370 295 Tons im Werthe von 307 790 788  $\mathcal{M}$ . Hat sich hiernach in dem angegebenen Zeitraum der Verkehr der Menge nach mehr als verdoppelt, so ergibt andererseits eine nähere Prüfung der Zahlen, dass derjenige Verkehr, auf dessen Anwachsen bei der Inaugriffnahme der Korrektur ganz besonders gerechnet wurde, der Verkehr mit Grossbritannien und Irland, auch heute noch eine keineswegs hedeutende Rolle spielt. Derselbe betrug im Jahre 1896 in der Einfuhr 256 381 T. zu 45 263 466  $\mathcal{M}$ , darunter 214 965 T. Steinkohlen zu 2 956 471  $\mathcal{M}$ , in der Ausfuhr 88 759 T. zu 30 637 454  $\mathcal{M}$ , oder insgesamt 345 140 T. zu 75 900 920  $\mathcal{M}$ . Welche Entwicklungsfähigkeit aber gerade der englische Verkehr besitzt, zeigt Hamburg, welches für 1895, dem letzten uns vorliegenden Jahre, folgende Zahlen für den englischen Verkehr aufweist: Einfuhr 2 072 651 Tons zu 400 104 540  $\mathcal{M}$ , Ausfuhr: 968 599 Tons zu 319 416 260  $\mathcal{M}$ , oder insgesamt 3 041 250 Tons zu 719 520 800  $\mathcal{M}$ , mithin etwa zehn Mal so viel, als derselbe Verkehr Bremens. Mag nun auch Hamburg dies grosse Uebergewicht auf dem Gebiete des englischen Verkehrs im Wesentlichen seiner günstigen geographischen Lage verdanken, indem es sich auf den billigen Wasserweg der Elbe stützt, während Bremen, was seine Verbindung mit dem Hinterlande anlangt, betreffs des Mittellandkanals noch immer nur auf Hoffnungen angewiesen ist und daher bis auf Weiteres lediglich mit der allerdings sehr wichtigen intensiveren Ausgestaltung der Oberweserschiffahrtsverhältnisse, u. a. durch Neuanlage leistungsfähiger Umschlagsplätze, zu rechnen hat, so kommt doch ferner hier in Betracht, dass Hamburg den englischen Verkehr zum nicht geringen Theil auch dadurch an sich gezogen hat, dass es zahlreichere und regelmässige Verschiffungsgelegenheiten nach und von England bietet und dank der dadurch bestehenden Konkurrenz die Frachten im Verkehr mit England in Hamburg sich wesentlich niedriger stellen als in Bremen. Dem gegenüber ist bislang die englische Fahrt in Bremen allein vom Norddeutschen Lloyd unterhalten worden, mit dem keine andere Dampfergesellschaft in Konkurrenz zu treten wagte, während der Norddeutsche Lloyd selbst den Schwerpunkt seiner Interessen in der transoceanischen Fahrt hatte und daher seine Kraft nur in sehr beschränktem Masse der englischen Fahrt widmen konnte. Der Norddeutsche Lloyd hat nun in Erwägung dieser Verhältnisse sich veranlasst gesehen, seine sieben in der englischen Fahrt beschäftigten Dampfer unter Verzichtleistung auf diese Fahrt der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo“ abzutreten. Die Gesellschaft „Argo“ wird, um sich in die Lage zu setzen, die englische Fahrt zu übernehmen und diese, sowie auch die bisher von ihr bereits betriebenen Fahrten, insbesondere diejenigen nach der Ostsee, weiter auszudehnen, ihr jetzt auf 800 000  $\mathcal{M}$  bemessenes Actienkapital auf 2 500 000  $\mathcal{M}$  erhöhen. Die neu auszugebenden Actien im Betrage von 1 700 000  $\mathcal{M}$  sind, wie wir hören, bereits von einem Consortium übernommen. Wir geben uns der Hoffnung hin, dass es der genannten Gesellschaft gelingen wird, den englischen Verkehr an der Weser erheblich zu steigern. Da die betreffenden Dampfer sämtlich nach Bremen-Stadt hinauf kommen können, würde damit auch der stadtbremische Verkehr in erfreulicher Weise gefördert werden.

**Britische Handelsmarine früher und jetzt.** Die bekannte englische Wochenschrift „Nautical Magazine“ bespricht anlässlich des 60jährigen Regierungsjubiläum der Königin den Aufschwung der englischen Handelsmarine während dieser Zeitperiode. Dabei wird behauptet, dass die britische Kauffahrteiflotte im Jahre 1837 sowohl an Tonnage wie an Anzahl der Schiffe grösser,

als irgend eine jetzt bestehende Flotte und im Jahre 1896 grösser wie alle Flotten der Welt zusammengenommen, sei. — Im Jahre 1837 setzte sich die englische Handelsflotte aus 19 912 Seglern mit 2 263 644 Tons Rauminhalt und aus 624 Dampfern mit 69 877 Tons zusammen. Die Durchschnittsgrösse der Segler betrug 113 Tons, die der Dampfer 112 Tons. Die Anzahl der britischen Segelschiffe im 1896 bezifferte sich auf 12 617 mit 2 866 895 Tons, die der Dampfer auf 8386 mit 6 121 555 Tons. Die Durchschnittsgrösse bei Seglern in dem letztgenannten Jahre war 227 Tons, bei Dampfer 730 Tons. Im Jahre 1837 kam auf einen Dampfer 32 Segler, 1896 13 Dampfer auf 21 Segler.

**Bemannung auf französischen Schiffen.** Die französische Zeitung „Le Yacht“ beschäftigt sich angelegentlich mit der Bemannungsfrage französischer Schiffe, die in den asiatischen Kolonien beschäftigt sind. Diese Antheilnahme des bekannten Blattes hat die Gemüther der leicht erregbaren Franzosen sehr aufgeregt. Die Bemannungsfrage auf französischen Schiffen wird nach dem im Jahre 1793 herausgegebenen Gesetze bewirkt, wonach der Führer und die Schiffsofficiere, sowie  $\frac{3}{4}$  der Mannschaft sich aus Angehörigen der französischen Republik zusammensetzen müssen, hieran schliessend ist nach Einführung des Dampfes in die Schifffahrt folgender Zusatz gemacht: „Die an Deck und in der Maschine befehlenden und verantwortlichen Personen müssen im Besitz eines staatlichen Befähigungszeugnisses sein, worin ihre Stellung beglaubigt ist. An die staatlich Geprüften sollen beim Ablegen ihres Examens mindestens dieselben Anforderungen, wie an britische Seeleute in gleicher Stellung auf britischen Schiffen, gestellt werden.“ Es wird wohl schwer halten, auf den an der Küste von Cochin China fahrenden Schiffen diese Bedingungen des Staates zu erfüllen, denn das Klima, sowie die ganze Lebensweise bedingen eine mit den Verhältnissen des Landes vertraute und an diese gewöhnte Mannschaft; im anderen Falle würden sich bald Krankheiten und Todesfälle einstellen. — Die französische Schifffahrt wird in drei Klassen eingetheilt: „long cours“ oder lange Reisen, „cabotage Francais“ oder französische Küstenreisen, und „cabotage international“, dieser Ausdruck lässt sich am Besten durch das englische „home trade“ ausdrücken oder Schifffahrt an den Küsten französischer Besitzungen. Hauptsächlich sind mit der letzteren Bezeichnung die nach afrikanischen und asiatischen Häfen gehenden Schiffe verstanden. Die dritte Klasse, die „cabotage international“, hat in neuerer Zeit eine Erweiterung oder besser einen anderen Namen erhalten, der nicht mehr die Bedeutung des früheren hat, nämlich „cabotage special“. Dieser Art der Küstenschifffahrt ist in zwei Unterabtheilungen gesondert, von denen die erstere, die „grand cabotage“, sich mit der früheren „cabotage international“ deckt, also Schiffe einschliesst, die in dem japanischen und chinesischen Meer bis nach Singapore, die Philippinen und Borneo ringschliessen, navigiren; während die zweite, die „petit cabotage“, nur Schiffe versteht, die zwischen Hong-Kong und dem Golf von Siam fahren. Schiffe, die in dieser Fahrt ihre Beschäftigung finden, müssen einen Führer mit dem Certificat für grosse Fahrt, ausserdem französische Steuerleute, Maschinisten und Bootsmann, sowie mindestens zwei Matrosen und zwei Feuerleute an Bord führen, die französischer Nationalität sind, der Rest der Mannschaft kann nach Belieben zusammengesetzt werden. Jedoch finden diese Bestimmungen nur bei Schiffen, die in einem bestimmten Hafen Frankreichs beheimathet sind, Anwendung. Für Schiffe, deren Beschäftigung ausschliesslich an der Küste von Ost-Cochin China und den anliegenden französischen Besitzungen zu suchen ist, sind seit 1865 sehr liberale Gesetze eingeführt. Wäre jemand geneigt behaupten zu wollen, die Ausführung der Bestimmungen in der „grande cabotage“ betreffs des führenden Personals sei unter Umständen schwierig und könne dazu führen den Gesetzgeber engherzig und klein-



ennen, so wird man diese Eigenschaften den Urhebern der im Jahre 1865 in Kraft getretenen Gesetzesbestimmungen gewiss nicht nachsagen können. Denn französische Schiffe, die „petit cabolage“ betreiben, haben nur die Verpflichtung die dreifarbig Nationalflagge von ihrer Gaffel oder Heck wehen zu lassen und jedes Jahr ihre „permis de navigation“ von einer Kolonial- oder Konsular-Behörde einzuholen. Auf die Nationalität der Mannschaft oder auf deren Stärke ist gar kein Bezug genommen, so dass es thatsächlich vorkommt an der indischen Küste sog. „country ships“ unter französischer Flagge zu treffen, die malayisches Kommando an Bord führen.

### Kleine Mittheilungen.

Der neue Doppelschraubendampfer „Silvana“ ging am 3. Juli Morgens um 6 Uhr von Hamburg, um im Anschluss an die „Cobra“, die directen Fahrten nach Borkum aufzunehmen. Au der ersten Reise nahmen ca. 50 Personen theil.

Das englische Schiff „Saint Mildred“, 1435 Register Tons gross, im Jahre 1877 bei Richardson, Duck & Co. in Stockton erbaut, ist für 3500 £ an die hiesige Firma Euge. Cellier verkauft worden. Das Schiff liegt zwecks Bodenbesichtigung bei Blohm & Voss im Dock; es wird in Zukunft den Namen „Brunshausen“ führen.

Die Kohlenproduktion der Vereinigten Staaten während des Jahres 1896 betrug 190 639 939 Tons. Der Durchschnittspreis war für die Tonne 1 S.

Der Werth der jetzt bestehenden englischen Kriegsflotte wird auf 91 000 000 £ veranschlagt, während die englische Flotte zur Zeit Nelsons nur einen Werth von 10 Millionen £ repräsentirte.

Die Dampfschiffahrt-Gesellschaft Navigazione Generale Italiana zu Genua, deren Dampfer nach Süd-Amerika und Ost-Asien fahren, wird für 1896 eine Dividende von 10% in Vorschlag bringen. Das Netto-Ergebniss für das verflussene Geschäftsjahr beläuft sich auf reichlich 3 000 000 fr.

Die Auswanderung über Hamburg betrug im Monat Juni laufenden Jahres 4021 Passagiere gegen 4891 Passagiere gleichzeitig im Vorjahre und 5625 Passagieren im Mai 1897.

### Vereinsnachrichten.

#### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 7. Juli. In den Verein wurden die Herren Navigationslehrer Giesen und Kapt. Röhrden vom Dampfer „Konstantia“, der Erstere als ausserordentliches, der Zweite als ordentliches Mitglied, aufgenommen. Zur Aufnahme vorgeschlagen sind drei Kapitäne. Der Vorsitzende dankt den Theilnehmern des Festcomitees für ihre Bemühung und Aufopferung bei der letzten Ausfahrt, besonders noch Herrn Kapt. Peters für die Stiftung eines Banners, im Namen des Vereins. An Eingängen lagen vor: Rechnungsbericht der Seebereifsgenossenschaft; hierbei wird die neue Verordnung des Germ. Lloyd betreffend Unfallvorschriften erwähnt. Der Vorsitzende lenkt die Aufmerksamkeit der Mitglieder auf das englische Untermannungsgesetz und liest einen darauf bezüglichen Artikel der „Hansa“ vor. Darauf entsteht über die Neuerungen der neuen Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung von Zusammenstössen der Schiffe auf See eine längere anregende Debatte, die jedoch wegen vorgeschrittener Zeit nicht beendet wird und als Tagesordnung auf die nächste Sitzung gesetzt ist. Der Vorsitzende theilt den Mitgliedern mit, dass am 21. Juli die halbjährige Generalversammlung des Vereins stattfindet.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am Donnerstag, den 1. Juli im Schiffer-Gesellschafts-haus abgehaltene statutengemässe Generalversammlung war sehr besucht. Es wurden zunächst drei neue Mitglieder in den Verein aufgenommen und sodann zur Erledigung der Eingänge geschritten. Es lagen vor ein Schreiben des Maschinen-Kollegiums hieselbst betr. Theilnahme an den monatlichen Ausflügen des Vereins; ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser sowie die Austrittserklärungen einiger Vereinsmitglieder. Hierauf erstattete der Kassirer Bericht über Einnahmen und Ausgaben im Monat Juni sowie über den jetzigen Kassenbestand; mit Befriedigung nahm die Versammlung Kenntniss von dem sehr günstigen Resultat im verflissenen Halbjahr. Zur Verhandlung gelangte hierauf ein Antrag des Verwaltungsraths auf Festsetzung eines Fonds, aus dem Darlehen an Mitglieder gewährt werden sollen. Der Antrag wurde einstimmig angenommen. Gleichfalls zur Annahme gelangte ein Antrag auf eine schärfere Präcisirung des § 1 der Effectenversicherung sowie eine Abänderung der Ausführungsbestimmung des § 3 der Effectenversicherung. Nach längerer Diskussion wurde beschlossen, dass bei Verlust von Effecten, die auf dem Transport von Land nach dem Schiffe und umgekehrt stattfinden, vorläufig der Verein einzutreten habe. Ein weiterer Antrag des Verwaltungsrathes auf Gewährung einer Inkassovergütung an den Kassirer wurde abgelehnt. Nachdem der Vorsitzende sodann noch auf den am nächsten Sonntag stattfindenden Ausflug des Vereins nach Ahrensburg hingewiesen hatte, wurde die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 7. Juli 1897.

Ausfrachten sind seit unserem letzten Bericht beinahe unverändert; Heimfrachten nehmen seit jenem Bericht gleichfalls dieselben Stellungen ein; Salpeterfrachten, welche am Ende letzter Woche etwas fester waren, sind wieder in den letzten Tagen etwas flauer. — Nachstehend einige Abschlüsse:

„Rhuddlan Castle“ Newcastle N. S. W./Westküste 14/— % 6d direkt, Kohlen.  
 „Knight Companion“ Newcastle N. S. W./Callao 15/6, Kohlen.  
 „Sokoto“ Newyork, Calcutta 18 Cents, Petroleum.  
 „Glenbervie“ 800 T. R., Newyork, Mauritius £1600.—, Aug./Sept.  
 „Speke“ Sydney/London 29/— pr. T. R., Aug.  
 „Casabona“ Sydney/U. K. Cont. 28/0 pr. T. R.

### Büchersaal.

**Bergung und Hülfeleistung in Seenoth** von Dr. Johannes Leopold Burchard. Helwing'sche Verlagsbuchhandlung, Hannover 1897.

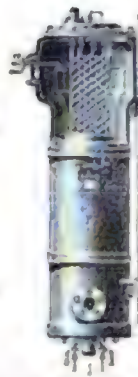
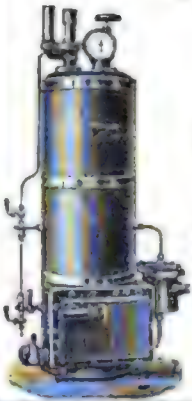
Durch das vorliegende Buch ist die deutsche, nicht gerade überreiche seerechtliche Litteratur um eine Zugabe bereichert worden. Das wichtige Kapitel der Bergung und Hülfeleistung in Seenoth ist bis jetzt kaum in so ausführlicher und erschöpfender Weise behandelt worden, wie es der Verfasser hier gethan. Bei der grossen Rolle, welche der behandelte Gegenstand in der Schifffahrt spielt, wird das Buch naturgemäss einem grossen Interesse seitens der Betholigten begegnen. Um kurz auf den Inhalt einzugehen, sei erwähnt, dass der umfangreichste Theil des Werkes der Darstellung des in Deutschland geltenden Rechtes. (Art. 743 des H. G.-B.) gewidmet ist, während die historische Entwicklung derselben, sowie die einschlägigen Rechtsbestimmungen der ausserdeutschen Länder kürzer behandelt sind.

Commanditgesellschaft für Maschinenbau und  
Ingenieurwesen

## Pape, Henneberg & Co. HAMBURG

betriebs als Hauptgeschäft  
Abtheilung I —

### Hülfsmaschinen für Schiffsmaschinen,



- a. Evaporatoren.
- b. Destillirapparate.
- c. Speisewasserfilter.
- d. Comb. Speisewasser-Reiniger und Vorwärmer.

Sonderprospekte gratis u. franco.

Carl Meissner, Hamburg, Hopfensack 11.



## Petroleum-Motorboote

mit Eincylinder-, Zwillings- und Balance-Petroleum-Motoren  
und verstellbaren Schrauben nach eigenem System und Patent

Erste Referenzen für gemachte Lieferungen, u. A.:  
Kaiserliche Werft, Kiel.  
Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg.  
Rob. M. Sloman & Co., Hamburg.  
Knöhr & Burchard Nachf., Hamburg u. s. w.

## Amerikan. Verlade-Einrichtungen

nach den Patenten der

C. W. Hunt Company, New-York

speciell: **Hunt's Elevatoren**, Hebevorrichtungen zum Entladen (event. auch Beladen) von Schiffen und Eisenbahnwagen.

**Hunt's automatische Bahnen** zum Transport auf kurze Entfernungen auf Lagerplätze, in Fabrikgebäude und Depôts etc.

**Hunt's Conveyor**, Universalbecherwerke zum Horizontal- und Vertical-Transport, sind die einfachsten und billigsten Mittel zur Verladung von grösseren Massen, Kohlen, Erze, Getreide etc. und werden fabricirt:

In Europa durch den alleinigen Concessionär

**J. POHLIG, Köln, Brüssel u. Wien**

(Fabrik für den Bau Otto'scher Drahtseilbahnen).

Ausführliche Prospekte und Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten. Kosten-Anschläge werden gratis und Projects zu den Selbstkosten ausgearbeitet.

## P. H. Iven Söhne

Segelmacher.

— Gegründet 1750. —

Anfertiger von

Flaggen, Persennigen, Markisen,  
Steinhöft 9, HAMBURG.

Vermiethung von Flaggen und Persennigen  
sowie Anfertigung von  
**Rettungsringen- und Westen**,  
gefüllt mit Kork und Rennthierhaaren.

Telephon: Amt 1, 110.

## Grossherzogl. Oldenburgische Navigationsschule zu Elsdeth.

Beginn des Schiffercursus 1. März und

1. Oktober. Dauer desselben 5 Monate.

Beginn des Steuermannscursus:

1. Januar, 1. Juni und 1. Oktober.

Dauer desselben 7 Monate.

Beginn des Vorcursus

(Vorbereitung zum Steuermannscursus)

1. April, 1. August 1. November.

Dauer desselben 2 Monate.

Nähere Auskunft ertheilt der Unterzeichnete  
**Dr. Behrmann.**

## G. C. HAHN & CO.

Conserven-Fabrik

Lübeck und Braunschweig

gegründet 1848.

**Gemüse, Fleischspeisen,  
Würste etc. in Blechdosen.  
Früchte etc. in vorzüglich. Waare.**

Lager für Schiffsbedarf in Hamburg bei  
Herren Schaar & Niemeyer, Baumwall 7.

Soeben erschien in unserem Verlage:

## Verordnung

zur Verhütung des Zusammenstossens  
der Schiffe auf See.

Vom 9. Mai 1897.

Nebst Verordnung der Lichter- und  
Signalführung der Fischerfahrzeuge  
und der Lootsenfahrzeuge.

Vom 10. Mai 1897.

— Preis 30 Pf. —

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli in Kraft

**Eckardt & Messtorff, Verlag,**  
HAMBURG, Steinhöft 1.

## W. A. F. Wieghorst & Sohn, Hamburg,

Stordampfmühle und Schiffsbrot-Fabrik.

Leistungsfähigkeit: **Täglich 24000 Pfund Schiffsbrot.**

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 60 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermäßigten Preisen abgegeben.

1897 No. 29.

Hamburg, den 17. Juli

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Eine alte Steuermannskunde (Schluss). — Der Hafen von Antwerpen. — Gerichtsentscheidungen. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Ausbildung der Schiffsführer ist schon wiederholt, sowohl in Deutschland wie in anderen schiffahrttreibenden Staaten Gegenstand eingehender Erörterung seitens der Betheiligten gewesen. An alle Berufsarten treten heutzutage gesteigerte Ansprüche heran. Ihnen zu entsprechen bedarf es eines stetigen Vorwärtsschreitens in der Ausbildung des Nachwuchses. Darüber sind sich die intelligenten Angehörigen aller Berufsstände einig. Weniger klar ist aber in den meisten Fällen der Weg vorgezeichnet, den man bei der Vervollkommenung der Ausbildung einzuschlagen hat und im besonderen beim Seemannsstand gehen die Ansichten über diesen Punkt weit auseinander. Der Eine legt auf Mathematik, der Andere auf Meteorologie oder auf andere nautische Hülfswissenschaften Werth. Wir haben uns wiederholt dahin ausgesprochen, dass wir das, was wir die kaufmännische Seite des Berufs nennen möchten, in erster Linie berücksichtigt zu sehen wünschten. Was in aller Welt kann dem Seemann, den sein Beruf in der ganzen Welt herumführt, nützlicher sein, als ein offener Blick und ein Verständniss für wirtschaftliche und kommerzielle Fragen? Die Amerikaner pflegten, als die Schifffahrt drüben noch in der Blüthe stand, die jungen Steuerleute, ehe man ihnen eine Stelle an Bord gab, einige Jahre in ein kaufmännisches Geschäft zu stecken und diese Einrichtung hat sich glänzend bewährt. Sie dankten so manche neue Handelsbeziehung

dem dadurch geweckten Verständniss ihrer Schiffsführer für kommerzielle Dinge. Proselyten haben wir mit der von uns verfochtenen Idee in Deutschland zwar nicht gemacht. Das erreicht man nur, wenn man das Steckenpferd der sogenannten wissenschaftlichen Ausbildung reitet. Immerhin ist es eine Genugthuung für uns, dass auch in den Schiffsfahrtskreisen anderer Länder sich diese Auffassung Bahn zu brechen beginnt. Ein bemerkenswerther Vortrag, den Kapitän Leith in der schottischen „Shipmaster's Society“ gehalten, beweist, dass auch jenseits des Englischen Kanals das Bedürfniss einer kaufmännischen Schulung der Seeleute zu Tage tritt. „Thatsächlich sind die geschäftlichen Obliegenheiten eines Schiffers (im Gegensatz zu seinen nautischen) für die jungen angehenden Schiffsführer eine völlige „terra incognita“. Im Interesse des Standes sowohl als auch im Interesse der Rheder sollten Mittel und Wege geschaffen werden, um den jungen Schiffsoffizieren gründliche Kenntniss aller in ihrem zukünftigen Beruf als Schiffsführer einschlägigen kaufmännischen Manipulationen zu verschaffen. Mehr als ein Rheder hat wohl die Erfahrung gemacht, dass mancher smarte und tüchtige junge Kapitän, er mag ein noch so ausgezeichnete Seemann und Navigateur sein, in Noth geräth, wenn er seinen kaufmännischen Obliegenheiten am Lande nachkommen soll.“

Die Vorträge die auf der diesjährigen Versammlung der „Institution of Naval Architects“ ge-



halten wurden, haben nicht gerade grosse grundstürzende Neuerungen auf dem Gebiete der Schiffbautechnik zu Tage gefördert. Von Bedeutung war ein Vortrag des Franzosen Sigaudy über Wasserrohrkessel auf Oceandampfern. Der Verfasser hat eine Wasserrohrkessel-Anlage für einen Schnelldampfer von ca. 23 000 indicirten Pferdekraften projectirt. Zur Dampferzeugung sollten 16 doppelendige Kessel des Normand- und Sigaudy-Typs verwendet werden, die in zwei gleich grosse Gruppen zu theilen waren, von denen jede zwei getrennte Heizräume haben sollte. Die Bunker sind an beiden Seiten des Schiffes projectirt und die beiden Kesselgruppen können, wenn erforderlich, durch einen Querbunker getrennt werden. Der Dampfdruck soll 220 Pfund per Quadratzoll erreichen. Die ganze Kesselanlage würde ein Gewicht von ca. 938 Tons ausmachen, während andererseits eine gewöhnliche Einrichtung mit cylindrischen Kesseln auf ca. 1700 T. kommen würde, sodass eine erhebliche Gewichtserparniss (762 Tons) allein an den Kesseln zu verzeichnen wäre. Dazu käme noch, dass bei dem mittelst Wasserrohrkessel zu erreichenden hohen Dampfdruck der Cylinderdurchmesser reducirt werden könnte, sodass auch an Maschinengewicht eine Ersparniss zu constatiren wäre. Herr Sigaudy glaubt dass die Einführung der Wasserrohrkessel in der Handelsmarine eine ebenso bedeutsame Epoche in der Entwicklung der Dampfschiffahrt bedeuten werde, wie s. Z. die Verdrängung der Räder durch die Schraube, oder die Einführung der Compoundmaschinen. Diese sanguinischen Hoffnungen werden freilich nicht von allen Fachleuten getheilt. So äusserte sich der Chefkonstrukteur der britischen Marine, Sir William White, in sehr zurückhaltender Weise über die Durchführbarkeit des Sigaudy'schen Projektes und thatsächlich zeigen ja auch die vielen Unfälle, welche die französische Kriegsmarine mit ihren Wasserrohrkesseln noch in neuester Zeit zu verzeichnen gehabt hat, dass die Wasserrohrkesselfrage, auch für kleinere Fahrzeuge, noch nicht in einwandfreier Weise gelöst ist.

Bei den grossen Schiffs- und Ladungs-Versicherungsgesellschaften Englands sind in letzter Zeit enorm viele Schadenersatzansprüche auf beschädigtes von Nord-Amerika eingeführtes Weizenmehl in Säcken, zur Anzeige gebracht, sodass einige Unternehmer beschlossen haben, für derartige Ladungen keine Versicherung mehr entgegenzunehmen. Wie die meisten anderen von den Vereinigten Staaten kommenden Güter sich vom Binnenlande bis zum Einschiffungsort verschiedene Umladungen gefallen lassen müssen, so verfährt man natürlich auch mit dem sehr empfindlichen Mehl und seiner noch empfindlicheren Umhüllung. Es ist desshalb nach

überseeischer Reise im endlichen Bestimmungshafen sehr schwer, die Ursache der wahren Beschädigung zu ermitteln. Aus persönlichem Interesse und zur Wahrung des guten Rufes haben einzelne grössere Dampferredereien Grossbritanniens Vertreter nach Produktions- sowie Umladeplätzen des amerikanischen Binnenlandes gesandt, um in Erfahrung zu bringen, welchen Umständen die häufigen Beschädigungen zuzuschreiben sind. Der Oceandampfer, als letztes Transportmittel, wird in den meisten Fällen für die abgelieferten Ramponagen, in Form von Schmutz, Schweiss oder defektem Aeussern verantwortlich gemacht — also in letzter Instanz der Schiffsführer und seine Officiere. Der in letzter Zeit zu Gunsten der gelöschten bzw. geladenen Güter eingeführte Brauch, statt Tau- und Hanfstropfen Segeltuchschlingen zu verwenden, ist von Assekuradeuren verschiedener Versicherungsgesellschaften zur Bedingung gemacht und die in Frage kommenden Experten sind angewiesen, auf die Einhaltung der Vorschrift zu achten. Würde in Erfahrung gebracht, dass die schlechte Ablieferung des Mehls auf die mit dem Stauen der Ladung verantwortlichen Personen zurückzuführen sei, so wäre es seitens der Versicherer empfehlenswerth, ein genaues Protokoll über den Zustand der jeweilig abgelieferten Ladung verschiedener Linien bezw. Dampfer aufzunehmen und nach Sichtung des eingegangenen Materials die Höhe der Ladungsprämien für diese Schiffe festzusetzen. Nach dieser Methode verfahren, würden diejenigen Linien, die in Folge besonderer Aufmerksamkeit gute Ablieferungen bewerkstelligen, die niedrigsten Prämien zahlen und dadurch nicht nur den Transport des Mehls auf ihre Schiffe verpflanzen, sondern andern Linien auch Anregung zur Nachahmung geben. — Wir glauben jedoch und wissen aus Erfahrung, dass die am europäischen Bestimmungsort gelöschten beschmutzten oder defekten Mehlsäcke in den meisten Fällen schon in diesem Zustande im amerikanischen Abgangshafen verladen sind.

Das neue Hamburger Hafengesetz nebst Ausführungsbestimmungen und Hafenordnung ist bekanntlich am 1. Juli d. J. in Kraft getreten. Ausser verschiedenen redactionellen Aenderungen sind auch solche von weittragender Bedeutung vorgenommen, auf die wir, mit Ausnahme der Bestimmungen, welche das Lootsenwesen regeln, uns vorbehalten, später zurückzukommen. Im § 5 heisst es: „Seeschiffe von mehr als 150 Cubikmeter Netto-Raumgehalt erhalten bei der Einfahrt, sowie bei Platzveränderungen und beim Verlassen des Hafens auf Verlangen einen Hafenlootsen, können jedoch zur Annahme eines solchen nicht gezwungen werden.“ Die Führung des Schiffes verbleibt, auch wenn ein

Hafenlootse an Bord ist, bei dem Schiffer.“ Die Fassung des vorstehenden Paragraphen hat in den Kreisen der Hafenlootsen vielfach Veranlassung zu grossen Unzuträglichkeiten dieser den Schiffsführern gegenüber gegeben. Die Lootsen betrachten sich, wohl hauptsächlich durch die Worte des letzten Satzes beeinflusst, „nach denen die Führung beim Schiffer bleibt, auch wenn ein Lootse an Bord ist“, nur noch als Begleiter des Schiffers, wobei nach ihrer Meinung die einzige ihnen obliegende Pflicht die ist, den Kapitän zu benachrichtigen, wo sein Schiff liegen soll. Nach den Bestimmungen des alten Hafengesetzes waren die Lootsen persönlich mit ihrem Vermögen für jeden durch ihre Schuld verursachten Schaden verantwortlich und haftbar, in Folge dessen lag es in ihrem Bestreben und Interesse, das Schiff ohne Havarie nach seinem Liegeplatz zu bringen. Glauben diese Hafenbeamten das neue Hafengesetz wünsche von ihnen keine Sorgfalt und Aufmerksamkeit beim Uebernehmen eines Schiffes, weil die Führung beim Schiffer liegt, so sind sie jedenfalls ganz falsch unterrichtet. Es bedarf wohl kaum noch der besonderen Erklärung, dass dem Gesetzgeber beim Fassen der Bestimmungen nicht die Absicht vorlag, derartige Auffassungen hervorzurufen. Hätten die mit der Bearbeitung dieses Paragraphen betrauten Personen im letzten Satze statt „die Führung bleibt beim Schiffer“ gesagt „die Verantwortung für die Führung u. s. w.“, so wäre damit gewiss manchen Irrthümern und Unannehmlichkeiten aus dem Wege gegangen. Wie wir erfahren, haben bereits seitens verschiedener Kapitäne Anfragen an maassgebender Stelle über die Bedeutung der erwähnten Hafenbestimmungen stattgefunden, daraufhin sind den mit der Anfrage in Zusammenhang stehenden Lootsen Anweisungen zu Theil geworden, die ihnen den Glauben nur als „Begleiter des Schiffers“ zu fungiren, vollständig geraubt haben.

Am Anfang dieses Monats hat in Stockholm der vierte Kongress der skandinavischen Seefahrtsinteressenten unter grosser Betheiligung der Delegirten aus Schweden, Norwegen, Dänemark und Finnland stattgefunden. Dem Verlaufe und den gefassten Beschlüssen der Zusammenkunft hat man im Voraus eine grosse Aufmerksamkeit geschenkt, weil eine Anzahl wichtiger Fragen für die Tagesordnung in Aussicht genommen war. Den ersten Gegenstand bildete, wie der „W. Z.“ aus Stockholm berichtet wird, das Referat eines norwegischen Abgeordneten über die Stellung des norwegischen Rhedervereins. Die technischen Aufschlüsse und statistischen Mittheilungen über die umfassende Thätigkeit dieser grossen Koalition boten zugleich ein lehrreiches Bild von dem wachsenden Einflusse der westskandinavischen Schifffahrt im Allgemeinen.

die sich im Laufe der letzten Jahre mehr und mehr angeschickt hat, eine führende Stellung unter den nordischen Seefahrtscentren zu erobern. Es folgte dann eine längere Erörterung über nothwendige Aenderungen des norwegischen Seerechts. Der Referent Dänemark's entwickelte zunächst ein Bild der historischen Grundlagen, auf denen sich die Seegesetze des Nordens im Laufe der Zeit aufgebaut haben. Die Mehrzahl derselben sind, so führte er aus, mehr oder minder als Ausläufer des uralten Hansarechts aufzufassen. Glückliche Erfolge, die sie zu verzeichnen hatten, konnten demgemäss auch nur in eine Zeit fallen, die sich auf anderer Verkehrsbasis bewegte als die heutige. Viele Bestimmungen haben sich gegenwärtig als schwere Fesseln und Hemmnisse erwiesen; andere bedürfen der Umbildung oder formellen Korrektur. Den Schwerpunkt erkannte der Referent in der Entwicklung des Assecuranzwesens. Früher, wo es keine, die Interessen des Rheders deckenden Assecuranz-Societäten gab, war es vollauf gerechtfertigt, dass der Schiffseigenthümer sich behufs Sicherstellung zunächst und ausschliesslich an die für ihn in Betracht kommende Person hielt: den Schiffsführer. Dieses Verhältniss hat sich jedoch, trotz der bestehenden, durchgreifenden Neuerungen auf dem Gebiete des Seeverversicherungswesens, nahezu unverändert forterhalten. Die Verantwortung, welche auf den Schultern des nautisch durchbildeten Kapitäns ruht, ist nicht in einem dem Billigkeitsgrade entsprechenden Maasse reducirt, eher noch erhöht worden, da nunmehr auch die Assecuranzinstanzen in ihm die natürliche Stütze für ihre materielle Rückdeckung erblicken. Referent befürwortete, dass hier entschieden ein gerechter Ausgleich stattzufinden habe, der nach Maassgabe der modernen seerechtlichen Paragraphen unbedingt zu Gunsten der Schiffsführer zu tendenziren sei. Hinsichtlich des Punktes der Tagesordnung, welcher sich mit der Uebereinstimmung des Kommandos beim Steuern beschäftigt, referirte der finnische Delegirte Kapt. Mattson. Der Redner sprach sich entschieden für Annahme eines allgemeinen Ruderkommandos aus und fügte hinzu, da er von vorneherein auf einen Widerstand anderer Nationen, besonders Englands, rechnete: „Last andere Nationen an Bord ihrer Fahrzeuge das neue System einführen, und John Bull wird dann in fremden Gewässern finden, dass ihm die Neuerung Unannehmlichkeiten bereitet, da die eine oder andere Kollision oder Strandung den vollen Geldbeutel des reichen Briten öffnen wird. — Ausserdem wurde noch die Einführung des englischen Untermannungsgesetzes und andere wichtige Fragen erörtert.“

## Eine alte Steuermannskunde.

Von Betto Ihnken.

(Schluss).

Durch die Einrichtung der Gezeitentafeln sind wir gegenwärtig bezüglich der Hochwasserberechnung einen bedeutenden Schritt gegen früher weiter gekommen, das ist nicht zu verkennen. Immerhin herrschen aber auch hier noch grosse Unsicherheiten; sie sind meistens grösser, als man sie sich vorstellt, weil man es dabei mit einer ganz complicirten Naturerscheinung zu thun hat. Zu der Ungenauigkeit in den Angaben der Hafenzeiten kommt die Verschiedenheit der halbmonatlichen Ungleichheit (nach Rümker, Domke und Ligowsky hat sie für den Mondmeridian-Durchgang um 6 Uhr den Betrag von  $-1\text{ h }3\text{ m}$ , nach amerikanischen Angaben aber für Boston nur  $-0\text{ h }25\text{ m}$  und für San Francisco sogar  $+0\text{ h }6\text{ m}$ ) und die nicht berücksichtigte tägliche Ungleichheit, welche ebenfalls für aussereuropäische Gewässer mehr als eine Stunde betragen kann. Man wird also der Nota dieser alten Steuermannskunde, namentlich, wenn man Wind und Wetter in Betracht zieht, wohl zustimmen können. Sie heisst: „So sehr im erforderlichen Falle eine accurate Berechnung der Fluth- und Ebbezeit anzupreisen ist; so wenig kann der Steuermann im Praktischen so sicher darauf rechnen, als ob die Fluthzeit in Wahrheit ganz genau hiernach eintreffen werde. Vielmehr ist wohl zu bemerken, dass Wind, Wetter und Jahreszeit eine Abänderung, die nicht selten ganze Stunden von der bestimmten Fluth- und Ebbezeit abweicht, verursachen können. Vernünftige Erwägung der Umstände und sorgfältige Aufmerksamkeit sind demnach zur Anstellung der Fahrten, wenn die Fluth- und Ebbestunden wichtigen Einfluss dabey haben können, durchaus nothwendig.“

Wenden wir uns jetzt mit einigen Sätzen der eigentlichen Ortsbestimmung auf See und dem zu, was unser alter Autor darüber zu sagen weiss. Man spricht jetzt sehr viel von der Ortsermittlung durch Sternbeobachtungen. Neuerdings hat man sogar, was wir als einen erheblichen Fortschritt ansehen, den kleinen Spiegel des Sextanten, um ihn für Nachtbeobachtungen geeigneter zu machen, sehr erheblich vergrössert. Nach dem Vorschlage von Kapitän Hilgendorf, des bekannten Führers des Riesenseglers „Potosi“ ist diese Konstruktion von der bewährten Hamburger Firma C. Plath ausgeführt. Unser Autor, der weder die in neuerer Zeit eingeführten Rohre für Nachtbeobachtungen, noch diese vergrösserten kleinen Spiegel kannte, ist nicht sehr für Sternbeobachtungen eingenommen. Nach einem angeführten Beispiel sagt er in einer bedeutsamen Nota: „So richtig die wahre Zeit aus den Sternen der Theorie nach, gefunden werden mag,

so sehr hat die erforschte wahre Zeit aus einer genauer zu beobachtenden Sonnenhöhe einen wesentlichen Vorzug in der praktischen Anwendung zur See; daher ich es unnöthig erachte, von Berechnung der Zeit aus den Sternen mehrere Exempel anzuführen.“

Die Mehrzahl der Seelente steht heute noch auf diesem Standpunkt. Von den Sternen wird fast nur der Nordstern beobachtet, und dies in der Hauptsache nur auf den grossen Dampfern beim Ansegeln des Kanals und ähnlich liegender Fahrwasser. Dass übrigens die Nordsternbreite keinem Seemann ein solches Gefühl der Sicherheit, eine solche Ruhe des Sich-Verlassen-Könnens giebt wie eine Sonnenbreite, wird wohl von keinem Kundigen bezweifelt werden.

Der Verfasser hat selbst schon viele Nachtbeobachtungen auf See gemacht, die gut gestimmt haben und die ihm auch eine gewisse Sicherheit gegeben haben. Aber eine Thatsache ist ihm auch fest in der Erinnerung geblieben. Es war auf der alten „Silesia“ der Hamburg-Amerika-Linie. Wir mussten nach unserm Besteck bald Nantucket-Feuerschiff sichten, hatten aber Mittags keine Beobachtung bekommen. Um Mitternacht etwa ging der Mond durch den Meridian, wir beobachteten allesammt, der Kapitän und 4 Officiere. Aber das Resultat war verblüffend; in den grössten Unterschieden wichen wir in der Beobachtung nicht weniger als 35 Minuten von einander ab. Und doch meinten wir, dass die Luft, wenn auch nicht ganz, doch verhältnissmässig klar sei. Beim Sichten von Nantucket-Feuerschiff zeigte sich, dass das Mittel unserer Beobachtungen beinahe die richtige Breite ergeben hätte. — Ein treffliches Mittel, die Mondbreiten (bei Tage sind sie ja prächtig zu verwerthen) mehr einzubürgern, hat neuerdings der Navigationslehrer Dr. Fulst gegeben, indem er in seinen Nautischen Tafeln eine Gesamtbeschiebung des Mondes gegeben hat, welche die Ausrechnung sehr erleichtert.

Das Kapitel der Längenbestimmung vermittelt Seeuhren behandelt Brarons sehr kurz, auf anderthalb Seiten. Die Sache kam damals erst in Aufnahme. „Seeuhren oder Zeitbewahrer“, sagt der Verfasser, „sind nämlich Uhren, welche in Wärme und Kälte, bey trockener und nasser Witterung einen gleichen Gang behalten.“ Er führt dann weiter aus, dass die Verfrühung oder Verspätung dann jedes Mal, wenn man die Länge nach einer Seeuhr sucht, seit erster Stellung dieser Uhr nachzurechnen ist. Wie man aber Stand (diesen erwähnt er überhaupt nicht) und Gang bestimmt und wie man die Seeuhr behandelt, davon sagt er kein Wort.

Ausgiebiger behandelt er aber die Mondstanz, „dieses der Seefahrt so äusserst wichtige Problem,



seine Auflösung nach Erfindung der Spiegelinstrumente, und der willkommenen Mondes-Tafeln ganz bestimmt findet.“ Er kommt zuerst auf die weitläufige Auflösung nach sphärischen Regeln und dann sagt er: „Um diese weitläufige Ausrechnung wobey sehr leicht ein Fehler begangen werden kann, zu erleichtern und zu sichern, haben ein le Borda, Lion, Dunthorn, Mendoza etc. gewisse zu befolgende Formeln aufgestellt, welche zur Erforschung der wahren Distanz im Praktischen zu gebrauchen sind.“ Ueber die Genauigkeit der Methoden (er selbst gebraucht die Dunthorn'sche) und über die Genauigkeit dieser Art Längenbestimmung überhaupt giebt er keinerlei Anweisung. In einer Nota führt er nur aus: „Bei der Längenerforschung ist das Messen der Distanz an sich das Wesen der Sache. In Hinsicht der Distanzmessung hat der Steuermann als Grundsatz anzumerken: nur erst nach Kenntniss seines Instrumentes, und dessen richtiger Stellung, nach eigener Handanlegung und Uebung kann er diese Beobachtung vornehmen, um sich darauf verlassen zu dürfen.“ — Diese Wörter kann man nur unterschreiben; nur wiederholte Uebung kann in dieser Sache Erspriessliches zu Tage fördern.

Von den Resultaten der Aussen-Mittags-Breite aus zwei Höhen spricht diese alte Steuermannskunde in sehr hohem Tone. Sie behandelt dieselbe nach der Daurve'schen Methode und stellt ihr Ergebnis demjenigen aus einer Mittagsbreite gleich. Wörtlich sagt dieses Navigationswerk: „Wenn übrigens vorgeschriebene Regeln und Erinnerungen in Acht genommen werden, so ist nach einstimmiger Erfahrung aller vernünftigen Steuerleute, die auf diesem Wege erforschte Aussenmittagsbreite, ebenso sicher und zuverlässig, als eine gefundene Breite aus der Meridianhöhe.“ — Diesen Satz werden wir nicht ganz zustimmen dürfen, so hoch wir diese Methode schätzen und so sehr es uns leid thun sollte, in Widerspruch zu gerathen mit allen vernünftigen Steuerleuten zu Beginn dieses Jahrhunderts, dass die Aussenmittagsbreite nicht in eine Linie mit der Mittagsbreite gesetzt werden kann, dafür sorgt schon die Segelung in der Zwischenzeit, die Abweichung der Sonne, welche sich in der Zwischenzeit ändert, und der Fehler in der angenommenen Bestecksbreite.

Wie umfangreich die Aufgaben sind, die dieses Buch aufstellt, mag man aus der folgenden erschen. „Auf einem, im Frühling nach dem 20. März 1808, mit kranker Mannschaft aus Amerika retournirenden Schiffe, fand der wiedergenesene Steuermann das Schiffs-Journal und Besteck vollends in's Ungewisse, jetzt begünstigte Windstille und helle Luft jede seiner Beobachtungen; er fing an, stellte seine Uhr möglichst richtig nach der Sonne, setzte des Schiffs Besteckpunkt vorläufig auf 40° Westlänge

von Copenhagen, nahm seinen Compass und Sextanten zur Hand und observirte. — — —“ Und nun kommen sieben verschiedene Beobachtungen: Distanz, Zeitbestimmung, Sonnen-Amplitude, Stern-Amplitude, Distanz, Sonnen-Amplitude und wieder eine Beobachtung „zur Erforschung“ der Zeit. Darauf folgt bei gegebenem Strom die Ermittlung von Kurs, Distanz und Zeit, um zur Insel Heisand zu gelangen. Die eigenartige Antwort hierauf lautet: „Der Kurs ist ONO., 4 Minuten östlicher und Montag, den 11. April, Morgens um 2 Uhr 52' rief der Mann vom Auskiek, Land!“

Von wahrhaft imponirender Einfachheit ist nach Brarens die Vermessung eines Schiffs. Länge mal Breite mal Höhe giebt den körperlichen Inhalt. Die Länge wird unter Deck, in der Mitte und am Kiel gemessen; Die Breite vorn, mitten und hinten, ebenso die Höhe. Von jeder Gruppe nimmt man das „Medium“, wie der Verfasser sagt; und diese Mittel sind die in Rechnung zu nehmenden Grössen. „Da aber“, führt der Verfasser fort, „in einem Schiffe die Masten, Pumpen etc. sowie die Bauart desselben den körperlichen Inhalt vermindern, so muss natürlich mit Rücksicht auf die Beschaffenheit des Schiffs ein in Anschlag genommener Inhalt abgezogen werden. Hiernach richten sich auch die professionsmässigen Schiffsmesser; daher denn auch die Anschläge zur Lastenträchtigkeit fast in jedem Lande verschiedentlich ausfallen.“

Unserer nüchternen Zeit ist die Sitte abhandeln gekommen, in nautischen Werken bei Betrachtung des Kreislaufs der Gestirne und der Unermesslichkeit des Weltenraumes von der Weisheit und Allmacht des Schöpfers dieser Dinge zu reden. Diese Betrachtungsweise, sagt man achselzuckend, hat sich überlebt, sie gehört in die Kirchen und Erbauungsbücher hinein. Dem möchten wir nicht zustimmen; gerade hier, dünkt uns, wäre mehr wie irgendwo sonst ein Wort angebracht, das den Geist erhebt, ihm Flügel leiht und zur selbstvergessenden Bewunderung hinreißt. Was ist das Leben ohne den Hinweis auf das Göttliche! Der schlichte Seemann hat in dieser Hinsicht auch das Altüberlieferte noch treu bewahrt. Wie vor hundert Jahren so heisst es beim Auspurren der Wache auch jetzt noch: „Reisst auf's Quartier, in Gottes Namen!“ Auch Brarens weiss in seiner Steuermannskunde mit frommem Sinn auf den Urheber aller Dinge hin. Nachdem er von der „erstaunenden Geschwindigkeit“ der Kometen, von ihren unermesslichen Bahnen, von den unzähligen Sonnensystemen und von der unfassbaren Ausdehnung des Himmelsraumes gesprochen, sagt er am Schlusse seines Kapitels „Vom Weltbau“: „Nun schliesse man auf den anbetungswürdigen Urheber, und — widme ihm freudig das aus seiner freyen Güte empfangene Leben.“

## Der Hafen von Antwerpen.

Die nachstehende Beschreibung des grossen belgischen Hafens ist von einem Engländer verfasst und in dem „Fairplay“ zum Abdruck gekommen. Der Schreiber hat die Absicht, seinen Lesern vorzuführen, wie verschiedene Rhedereien bestimmter Nationen bemüht sind, festen Fuss in ihren Handelsbeziehungen zum belgischen Haupthafen zu fassen. Dass dabei in mehr wie einer Hinsicht der Deutschen gedacht, ja eigentlich ausschliesslich der gehasste Nebenbuhler erwähnt wird, braucht wohl nicht noch besonders hervorgehoben zu werden. Wir wollen nun aber den Verfasser zum Wort kommen lassen:

Antwerpen ist ein Hafen, dem englische Rheder fortgesetzt und angestrengt ein beträchtliches Interesse zuwenden müssen, weil der grösste Theil der auf maritimen Wege beschickten Güter durch Schiffe britischer Nation befördert wird. Obgleich Belgien auf einen Industriestaat ersten Ranges in jeder Beziehung Anspruch machen kann, ist die belgische Handelsflotte eine der kleinsten der Welt. Desshalb werden die immensen Ein- und Ausfuhr Güter der Stadt Antwerpen durch Schiffe fremder Nationen bewerkstelligt. Antwerpen hat nicht allein grosse Bedeutung als Hafenplatz, nach dem und von dem Waaren und Güter in ungezählter Menge ein- und ausgehen, vielmehr liegt der Schwerpunkt für Antwerpens Bedeutung in seinem Transitverkehr, der im Jahre 1895 den Werth von 1 219 000 000 Frs. repräsentirte. Dieser Transitverkehr beschäftigt allein eine grosse Menge Schiffe. Andere Nationen, besonders die deutsche und die amerikanische haben gleich uns lange den Vortheil, welchen Antwerpen für das Prosperiren ihrer Handelsbeziehungen bedeutet, eingesehen und deshalb feste reguläre Dampferverbindungen von diesem Hafen aus eingerichtet, von wo sie ihre Schiffe nach allen Compassrichtungen der Welt senden. Der Umsatz auf maritimen Wege, der im letzten Jahre in Antwerpen gemacht ist, war nach Veröffentlichung statistischer Angaben grösser wie der des Vorjahres. Die den Hafen ein- und ausgehenden Schiffe erreichten im Jahre 1896 die Anzahl von 9 909 mit einem Rauminhalt von 11 733 832 R.-T. Die gleichen Angaben für 1895 waren 9 298 Schiffe mit 10 688 691 Tons. Die britische Flagge behauptete wie im Vorjahre die Suprematie über alle anderen, jedoch war der Fortschritt, mit denen anderer Flaggen, besonders der deutschen verglichen, ein geringfügiger. Betrachten wir dieselben Verhältnisse, wie sie im Jahre 1875 vorlagen, so werden wir deutlich erkennen, dass die deutsche Flagge damals sehr unbedeutend in belgischen Gewässern vertreten war. Im genannten Jahre unterhielten 2 247 britische Schiffe mit einem Total-Raumgehalt von 1 307 747 Tons den Verkehr des Vereinigten Königreichs mit Belgien, während 2759 britische Schiffe mit 3 287 420 Tons das gleiche Bestreben im Jahre 1896 zur Ausführung brachten. Die Anzahl der deutschen Schiffe, die den belgischen Hafen im Jahre 1875 besuchte, belief sich nur auf 327 mit 132 948 Tons, im Jahre 1896 hat sich die Anzahl der deutschen Schiffe mehr als verdoppelt und der Tonnagegehalt verzehnfacht, denn die Gesamttonnage betrug im Vorjahre 1 181 943 Tons. Die französische Flagge hat im Vergleich zur vorhererwähnten, nur ganz untergeordnete — man möchte sagen — miserable Fortschritte gemacht. Im Jahre 1875 war die französische Flagge mit 342 Schiffen mit 83 631 R.-T. an dem belgischen Handel theilhaftig; ein langsames, jedoch zunehmendes Steigen der Tonnage konnte bis zum Jahre 1881 bemerkt werden, wann im Ganzen 175 395 Tons Räume erzielt wurden. Bis 1891 hielt sich die zuletzt erwähnte Tonnage auf dieser Höhe, ging jedoch seit dem Jahre bis 1896 beständig herunter, denn die Zahl der französischen Schiffe des letzten Jahres betrug 111, die einen Raumgehalt von 89 886 Tons einschlossen, also noch nicht der zwölfte Theil des deutschen Gesamttonnagegehalts. Während neun deutsche Linien einen regelmässigen Verkehr mit Antwerpen aufrecht erhalten, haben

französische Rheder nur zwei zu gleichen Zwecken hiergeschickt. Diese beiden sind die „Compagnie Navale de l'Ouest“ mit wöchentlichem Abgang von Havre, spanischen Häfen und Marseille, ausserdem die „Worms & Josse Compagnie“ mit monatlicher Verbindung nach Bordeaux. Hin und wieder, jedoch sehr selten sendet die in Marseille beheimathete „Société Française de Navigation de Vapeur“ einen Dampfer nach Antwerpen, der für Alexandria ladet. — Die neun regulären deutschen Dampferlinien sind: 1. der Norddeutsche Lloyd, der alle 28 Tage Boote nach Japan und China sendet, die Antwerpen als Anlaufhafen benutzen, ferner laufen von derselben Rhederei alle 4 Wochen die nach Australien bestimmten Dampfer, alle 14 Tage die nach der Argentinischen Republik gehenden und jeden Monat die Brasil-Schiffe den hiesigen Hafen an; 2. die Kosmos-Linie monatlich für ihre Schiffe nach Chili und Peru; 3. die Hamburg-Pacific Linie nach der Westküste von Südamerika alle 15 Tage; 4. die Woermann-Linie einmal monatlich nach der Westküste Afrikas; 5. die deutsche Austral-Linie alle 28 Tage nach australischen Häfen; 6. Perlach-Linie jeden Sonnabend, Küstenfahrt mit Hamburg; 7. die Neptun-Linie Verkehr mit spanischen und portugiesischen Plätzen jeden zehnten Tag; 8. die Deutsche Levante-Linie alle 28 Tage nach Mitteländischen Seehäfen und solchen des Schwarzen Meeres und 9. die Bremer Haupa-Linie nach vier verschiedenen Richtungen, nach Bombay, Colombo und Madras — nach Calcutta — nach Kanada (hier ist die frühere Hamburger Haupa-Linie gemeint, die der Hamburg-Amerika-Linie einverleibt ist D. R.) und nach der Argentinischen Republik, jede Route alle 14 Tage Antwerpen anlaufend.

Hiermit ist die Weisheit des englischen Verfassers erschöpft, denn er fügt nur noch hinzu, dass die Handelsverbindungen anderer Nationen mit Antwerpen sehr geringfügig sind und schliesst damit sein Thema. Man empfängt unwillkürlich beim Lesen des Ganzen den Eindruck, als ob dem englischen Publikum nur die Augen geöffnet werden sollen, in welchem Maasse der Deutsche immer mehr festen Fuss fasst.

## Gerichtsentscheidungen.

**Verwirkung des Entschädigungsanspruches, wenn der Versicherte die Untersuchung der seebeschädigten Waare erheblich verzögert (§ 133 A. S. V. B.).**

Der Kläger hat auf laufende Seeversicherungspolice vom 31. October 1893 500 Sack Zucker im Dampfer „Asturian Prince“ von Antwerpen nach Buenos Aires versichern lassen. Laut Certificado de averias d. d. Buenos Aires 17. Februar 1894 sind von den 500 Sack 110 Sack durch Seewasser beschädigt geliefert worden. Der Schaden ist auf 12% abgeschätzt. Kläger verlangt deshalb nach der Dispache von jedem der Beklagten M. 229,75. Die Beklagten weigern die Zahlung, weil der Dampfer schon am 10. November 1893 in Buenos Aires angekommen, der Schaden aber erst am 17. Februar 1894 festgestellt worden sei, daher nicht mehr bewiesen werden könne, ob die Beschädigung der Güter auf der Reise erfolgt sei. Der Kläger hat erwidert: Die Besichtigung habe schon am 30. December 1893 stattgefunden. Der Empfänger habe sofort nach Ankunft des Schiffes in Buenos Aires das seinige gethan, um die Besichtigung zu veranlassen; diese habe sich aber verzögert, weil Verhandlungen wegen gütlicher Erledigung der Angelegenheit eingeleitet seien, dann aber sei der zu ersetzende Schaden durch Compromiss zwischen den Empfängern F. Nery & Co. und den Vertretern der Assecuradeure, Herbart & van Eck festgestellt worden, wie dies die Erklärung der letzteren unter der Havariebescheinigung ergebe. Die Beklagten behaupten demgegenüber, dass sich das Compromiss nur auf die Höhe des Schadens beziehe, nicht auf die Verpflichtung zu dessen Ersatz, die man offen gelassen habe.

Das L.-G. Hamburg K. V. f. H. wies die Klage ab. Die Berufung des Klägers wurde am 28. Januar 1897 vom O.-L.-G. abgewiesen. Entscheidungsgründe: Nach dem Atteste des Besichtigers von Herft, das insoweit von den Vertretern der Versicherer Herbart & van Eck ausdrücklich als zutreffend anerkannt worden ist, ist die Beschädigung des Zuckers durch Seewasser erfolgt. Durch diese Art der Beschädigung ist die Schadensursache ausreichend dargethan; sie rechtfertigt ohne Weiteres den Schluss, dass der Unfall auf der Reise eingetreten sei (A. S. V. B. § 133 Abs. 3). Der Schaden erscheint daher insofern an sich als durch die Versicherung gedeckt. — Der § 133 schreibt unter Anderem vor: Wenn Beschädigung an versicherten Gütern sich zeige, so sei, und zwar unter Zuziehung des Versicherers oder seines Vortreters so schnell als möglich „församst“, deren Eröffnung vorzunehmen, der Befund festzustellen und die Untersuchung vorzunehmen, ob und wie weit Beschädigung anzunehmen und Seeunfällen der versicherten Reise beizumessen sei. Das Seebeschädigte soll vom Unbeschädigten getrennt werden und zwar nicht nur die verschiedenen Colli, sondern soweit thunlich auch der Inhalt eines jeden Collo, zum Schluss heisst es dann: Jede wesentliche Verletzung der für das Verfahren des Versicherten im Vorstehenden gegebenen Vorschriften führe den Verlust des Entschädigungsanspruches des Versicherten, soweit er auf eine Beschädigung der Güter gestützt werden könnte, herbei.

Im gegenwärtigen Falle jedoch sind die Vorschriften des § 133 in wesentlichen Beziehungen verletzt worden. Es handelt sich um eine Ladung Farinzucker.

Der Farin ist ein weicher Zucker, der „wie ein Schwamm“ Feuchtigkeit leicht aufsaugt, und in sich weiter verbreitet, der also auch leicht schmilzt. Derartiger nassgewordener Zucker muss baldmöglichst bearbeitet und umgeschmolzen werden. Bei dieser, dem Empfänger bekannten besonderen Beschaffenheit sowohl der Waare, wie deren Beschädigungsart, zufolge deren die Beschädigung nicht allein in jedem einzelnen der feucht gelöschten Säcke fortschreiten musste, sondern sich auch auf die bisher trockenen Säcke übertragen konnte, war eine besondere Beschleunigung der Untersuchung, vor Allem aber eine sofortige Trennung des Beschädigten vom Unbeschädigten unbedingt erforderlich.

Die Empfänger haben es nun aber in dieser Beziehung durchaus an der erforderlichen Sorgfalt fehlen lassen. Wie nicht streitig sind die Güter am 14. November in der Zollniederlage gelagert gewesen und es hat die Untersuchung durch den Besichtiger erst am 30. December, also 6 $\frac{1}{2}$  Woche später stattgefunden, obwohl der Schaden alsbald nach der Löschung entdeckt war und zu Erörterungen und Verhandlungen zwischen den Empfängern und den Agenten der Versicherer Veranlassung gegeben hatte. Erst am 30. December wurde nun auf Anordnung des Besichtigers die Trennung des gesunden Theiles der Güter von dem beschädigten Theile vorgenommen. Nach dem Gutachten des Sachverständigen hat nun nicht allein in den nass gelöschten Colli die Feuchtigkeit Fortschritte gemacht, sondern es kann danach nicht zweifelhaft sein, dass auch den trockenen Säcken, wenigstens zum Theil das Seewasser sich mitgetheilt hat. Ob unter diesen Umständen der Besichtiger am 30. December überhaupt noch in der Lage war, die Schätzung des Schadens auf den allein maassgebenden Zeitpunkt der Beendigung der Reise (14. November) hin mit irgend welcher Sicherheit vorzunehmen, ist zweifelhaft. Er hat sich darüber nicht ausgesprochen, vielmehr erklärt, dass er die Güter nach dem Zustande des Besichtigungstages (30. December) taxirt habe. Auch insofern also stellt sich die dem Versicherten obliegende Schadensermittlung als eine ungenügende dar; es wäre seine Sache gewesen, daraufhin zu wirken, dass die Taxation nach dem entscheidenden Zeitpunkt geschehe. Das Gericht würde, auch wenn der Ersatzanspruch des Klägers nicht schon wegen dieser Verletzung wesentlicher Vorschriften des Ver-

fahrens ausgeschlossen wäre, garnicht in der Lage sein, auch bei Anwendung freien Ermessens zu einer annähernd richtigen Schätzung zu gelangen, weil sich das Maass der Ausbreitung des Wasserschadens, besonders auch auf die ursprünglich trocken gebliebenen Säcke auch nicht annähernd bestimmen lassen würde.

Es kann sich nur noch fragen, ob die Beklagten nicht wiederum ihres Rechts, die Verletzung der für das Verfahren des Versicherten gegebenen Vorschriften des § 133 A. S. V. B. zu rügen, um deswillen verlustig gegangen sind, weil ihre Vertreter in Buenos Aires, Herbart und van Eck, nicht jede Theilnahme an der verspäteten Untersuchung und Abschätzung abgelehnt, vielmehr dabei mitgewirkt und alsdann unter die Havariebescheinigung die Erklärung gesetzt haben:

„Von gegenwärtiger Bescheinigung, welche die an 110 von Seewasser beschädigten Säcken Zucker entstandene Entwerthung auf 12% des versicherten Werthes derselben festsetzt, haben wir Kenntniss genommen und genehmigen wir dieselbe unter Vorbehalt der aus den Klauseln und Bedingungen der Police für die Versicherer sich ergebenden Rechte.“

Ihr Verhalten und besonders diese Erklärung war gewiss wenig vorsichtig, wenn damit, wie von Seiten der Beklagten behauptet wird, nur die Höhe der Taxe als solche bestätigt, nicht aber zugleich eine Genehmigung des regelwidrigen Verfahrens (§ 133 Schlusssatz) ertheilt und die Verpflichtung zum Ersatz im Allgemeinen als noch nicht verwirkt anerkannt werden sollte. Diese Beschränkung hätte deutlicher ausgesprochen werden können. Der Vorbehalt konnte zu der Auffassung führen, dass damit nur etwaige besondere Bestimmungen der den Agenten vielleicht nicht im Wortlaut vorliegenden Police getroffen werden sollten. Allein der Vorbehalt kann auch sehr wohl dahin verstanden werden, dass damit, abgesehen von der ausdrücklich genehmigten Taxe als solcher alle weiteren Rechte, also auch die sich aus den als Bedingungen der Police anzusehenden A. S. V. B. ergebenden haben vorbehalten werden sollen. Und bei diesem Zweifel ist der letzteren Auslegung der Vorzug zu geben, weil man wird anzunehmen haben, dass die Agenten Herbart & van Eck, die doch offensichtlich durch den Vorbehalt die Entscheidung über die Verpflichtung zur Bezahlung des Schadens offen zu halten beabsichtigten, die Voraussetzungen dieser Verpflichtung auch nicht in irgend welcher einzelnen Beziehungen haben anerkennen wollen.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Bremerhaven.

Der Dampfer „Alwine Seyd“, Unterscheidungssignal QDVS, 558,12 Reg.-Tons gross, 1884 bei Job. Lange in Vegesack aus Eisen gebaut, Rhederei J. D. Bischoff in Vegesack, Kapitän Gosewisch, wurde am 21. Mai 1894 in der Nähe der Barren Islands im Gelben Meere, westlich von Korea, total wrack. Ueber den Unfall hat bereits am 1. September 1894 eine seeamtliche Untersuchung stattgefunden, bei welcher Kapitän Gosewisch als Zeuge vernommen wurde. Vom Reichskommissar wurde damals beantragt, die weitere Untersuchung zu vertagen und zu versuchen, den ersten Steuermann Fuhlers, der zur Unfallszeit die Wache hatte und der nicht nach Deutschland zurückgekehrt ist, zu laden. Inzwischen ist ermittelt worden, dass Fuhlers als Kapitän einen chinesischen Küstendampfer fährt. Im Januar d. J. wurde ihm die seeamtliche Ladung zugestellt, auf seine Bitte erfolgte seine eidliche Vernehmung vor dem kaiserlichen Konsulate in Shanghai. In der heutigen Verhandlung kamen nur die Protokolle der verschiedenen Vernehmungen zur Verlesung. Der Sachverhalt war kurz folgender: Am 21. Mai 1894 Abends befand sich das am 18. Mai von Newchwang abgegangene Schiff bei gutem, aber trübem Wetter in der Nähe von Barren Islands. Der Schiffsort war



an diesem Tage auf  $122^{\circ} 52'$  Ost und  $32^{\circ} 25'$  Nord festgestellt worden. Wenn das Besteck richtig war, musste gegen 9 Uhr North Saddle Feuer in Sicht kommen. Gegen 9 $\frac{1}{2}$  Uhr geschah das und Kapitän Gosewisch und der seit acht Uhr die Wache führende erste Steuermann Fuhlers fanden, dass das Schiff stark nach Osten und Süden versetzt war. Der Kapitän befahl dem ersten Steuermann, da man doch einmal nach Osten versetzt sei, auf der Ostseite zu bleiben und SzW. zu steuern, da dieser Kurs frei führen müsse. Kurz nachher fühlte der zur Kajüte gegangene Kapitän eine starke Erschütterung, worauf er sofort an Deck eilte und fand, dass der Dampfer auf einen Felsen gelaufen war. Das Vorderschiff war voll Wasser, deshalb wurden die Boote sofort zu Wasser gebracht und, da das Schiff rasch sank, bestiegen. Von der Mannschaft konnten sich vier Chinesen und ein Japaner nicht von ihren Habseligkeiten trennen und ertranken, während die übrige Besatzung zuerst von einer Dschunke und dann von dem norwegischen Dampfer „Tamarind“ aufgenommen und von letzterem in Ningpo gelandet wurde. Der am 3. März d. J. von dem kaiserlichen Konsulatsgericht in Shanghai vernommene damalige 1. Steuermann Fuhlers hat ausgesagt, dass er nach dem Erblicken von North Saddle-Feuer und nach dem Gespräch mit dem Kapitän eigenmächtig den Kurs auf  $S\frac{1}{2}O$  gesetzt habe, weil er befürchtete, den Inseln zu nahe zu kommen; erst als er glaubte, die Östliche der Inseln passiert zu haben, habe er SzW gesteuert. Fünf Minuten später sei der Stoss erfolgt. Die Nacht sei wohl trübe, aber sonst sichtig gewesen. Er sowohl wie Kapitän Gosewisch führt den Verlust des Schiffes auf Stromversetzung zurück. — Der Reichskommissar beantragt, dem Steuermann Fuhlers wegen leichtfertiger Navigirung das Patent zu entziehen. Die Strandung durfte unter den vorliegenden Verhältnissen nicht vorkommen. Als Barren Islands in etwa 8 Seemeilen Entfernung erkannt waren, hatte man einen Gegenstand vor sich, der deutlich zu sehen war. Der Steuermann erhielt den Auftrag, sich östlich davon zu halten. Es war von geringer Bedeutung, ob und was für Strom vorhanden war und wie die Deviation war, da man die Löseln sah. Dass der Steuermann sich seiner Verantwortlichkeit bewusst war, geht daraus hervor, dass er den Kurs eigenmächtig änderte. Für ihn habe es sich darum gehandelt, das Schiff sicher um die Inseln zu führen, das habe er nicht gekonnt. Die Fehler, sich auf Schätzungen zu verlassen, statt Peilungen zu nehmen, kommen sehr häufig vor und könne nicht scharf genug gerügt werden. Auch das Verhalten des Kapitäns müsse Redner streifen. Da dieser die Entfernung nur taxirte und Stromversetzung annahm, durfte er keinen bestimmten Kurs angeben, sondern nur allgemein anordnen: „Halten Sie sich frei von den Inseln.“ Im übrigen hätte der Kapitän die kurze Zeit bis nach dem Passiren der Inseln auch an Deck bleiben können. — Der Spruch des Seeamtes lautet: Der deutsche Dampfer „Alwine Seyd“, Heimathshafen Bremen, ist am 21. Mai 1894 bei den Barren Islands im Gelben Meere auf einen Felsen aufgelaufen und gesunken. Die Strandung ist durch die leichtfertige Navigirung des Steuermanns Fuhlers verursacht worden. Demselben wird die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes damit entzogen. Die nach der Strandung von dem Führer des Schiffes angeordneten Maassregeln entsprachen der Sachlage. (W. Z.)

### Vermischtes.

Die für den Monat Juli von der Hydrographic Office in Washington herausgegebenen Pilot Charts, haben diesmal noch besondere Bedeutung, weil in einem besonderen Vermerk die vom 1. Juni 1896 bis zu derselben Zeit 1897 gefundenen Flaschenposten angegeben sind. Von den wieder in Besitz gelangten Flaschen sind 81 im Nord-Atlantischen, 9 im Süd-

Atlantischen-Ocean, 8 im nördlichen Pacifik, 8 im südlichen Pacifik und 3 im indischen Ocean aufgefunden. Drei Flaschen haben auf ihrer einsamen Reise den Aequator passiert, 2 im atlantischen Ocean von Süd nach Nord, eine in der chinesischen See mit entgegengesetzter Trift. Die der Pilot Chart beige-fügte Liste der wiedergefundenen Flaschen schliesst auch 2 Reisen von Rettungsbojen ein, von denen die eine den Hamburger Dampfer „Palatia“ gehörte und nach viermonatlicher Reise an der Westküste der Bermuda Inseln 700 Seemeilen von Ausgangsorte ermittelt wurde; die andere früheres Eigenthum des japanischen Kreuzers „Banjo“ im April 1894 in  $37^{\circ} N.$  und  $145^{\circ} O.$  durch eine See über Bord geworfen, kam erst nach 27 monatlicher Dauer 3309 Seemeilen vom vorigen Orte in die Hände des Berichterstatters. Die längste Trift war einer vom Schooner „Allerton“ z. Z. südlich von den Facklands Inseln über Bord geworfenen Flaschenpost vorbehalten, denn nach einer beinahe dreijährigen Reise hatte die Flasche 8500 Seemeilen zurückgelegt und wurde an der australischen Küste von dortigen Bewohnern gefunden. Die durchschnittliche schnellste Trift hat eine vom Dampfer „Euphemia“ abgesandte Flaschenpost zurückgelegt, nämlich in 154 Tagen 2700 Seemeilen. Ab über 300 Seemeilen betragenden Versetzungen dieser Flaschen im Nordatlantischen Ocean sind zusammengestellt und auf Grund dieser Berechnung folgende Durchschnittsströmung in Anschlag gebracht. Nördlicher als  $50^{\circ} = 5,3$  Seemeilen tägliche Trift, zwischen  $40^{\circ}$  und  $50^{\circ} = 5,3$  Seemeilen, zwischen  $20^{\circ}$  und  $40^{\circ} = 5,0$  Seemeilen und zwischen  $0^{\circ}$ — $20^{\circ} = 9,8$  Seemeilen. Die durch die Flaschenpost zurückgelegten Wege haben im Ganzen die bis jetzt angenommenen Strömungen, wie sie in den Stromkarten und Segelanweisungen angegeben sind, bestätigt. Einzelne Ausnahmen sind durch heftige langanhaltende Winde verursacht, die infolge, der durch sie hervorgerufene See, die Flasche in eine andere Strömung versetzten.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit vom 1. bis 30. Juni 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet: Totalverluste bei Dampfern waren 1896 = 10, im Jahre 1897 = 23; bei Seglern 1896 = 34, 1897 = 44; Beschädigungen 1896 bei Dampfern 187 in diesem Jahre 268. Also sowohl bei Seglern wie bei Dampfern hinsichtlich der Total-Verluste und Beschädigungen in diesem Jahre eine Zunahme. Die Totalverluste im Juni 1897 nach Flaggen geordnet geben folgendes Bild: Amerikanische 1 Dampfer, 4 Segler; belgische 1 Dampfer; britische 9 Dampfer, 16 Segler; deutsche 2 Segler; französische 3 Segler; dänische, griechische, italienische, niederländische und russische je 1 Segler, die beiden letzten 2 bzw. 1 Dampfer; norwegische 5 Dampfer, 13 Segler; unbekannte 1 Dampfer und 1 Segler.

**Prüfungswesen.** Am 26. d. M. wird in Lübeck eine Schiffer- und Steuermannsprüfung beginnen. Meldungen dazu müssen bis zum 24. Mittags in der Navigationschule daselbst unter Vorlegung der Fahrzeiten-Nachweise und — für Schiffer-Prüflinge — auf See gemachten Beobachtungen geschehen. — Dienstag den 10. August d. J. beginnt in Leer eine Prüfung zum Seesteuermann; Anmeldungen dazu nimmt bis zum 8. August d. J. der Navigationslehrer, Herr Rouler in Leer entgegen. — Dienstag den 24. August d. J. beginnt in Papenburg eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt; Anmeldungen dazu nimmt bis zum 22. August cr. der Navigationslehrer, Herr Hahn in Papenburg entgegen.

**Bureau Veritas.** Die Verwaltung des „Bureau Veritas“ hat kürzlich alle während des Monats Mai passirten Seeunfälle sämtlicher Nationen veröffentlicht, wir bringen die folgenden statistischen Angaben dieser Publikation zum Abdruck: Verlorene Segelschiffe: 13 amerikanische, 17 englische, 1 chilenischer, 2 dänische, 9 französische, 6 deutsche, 16 norwegische;

2 russische, 1 spanischer; im Ganzen 67. Unter diesen sind 8 als vermisst angegeben. Verlorene Dampfer: 1 amerikanischer, 5 britische, 1 dänischer, 1 holländischer, 2 französische, 1 deutscher, 2 norwegische, 2 spanische; im Ganzen 15, darunter 5 vermisste. Ursachen der Verluste, a) bei Segelschiffen: gestrandet 30, kollidirt 9, Feuer 3, Verlassen 9, kondemniert 8, vermisst 8; b) bei Dampfern: gestrandet 4, kollidirt 2, verbrannt 2, kondemniert 2, vermisst 5. Versichert und klassifiziert sind bei Bureau Veritas vom 20. Mai bis 20. Juni 142 Segler und 112 Dampfer.

**Schiffbau.** Probefahrt des Norddeutschen Lloyd-Dampfers „Mainz“. Der auf der Werft von Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde für die Brasillfahrt des Norddeutschen Lloyd erbaute Doppelschraubendampfer „Mainz“ machte kürzlich seine Probefahrt. Die Fahrt ging zuerst bis zur Schlüsseltonne, dann zurück bis zum Leuchtschiff Weser, wo gewendet und nochmals nach See gesteuert wurde, dann wurde die Rückfahrt angetreten. Der Dampfer ging der Lloydhalle gegenüber vor Anker; die Probefahrt ergab als Resultat eine höchste Leistung der Maschine von 1670 Pferdekraften und eine Maximalgeschwindigkeit von  $12\frac{1}{4}$  Seemeilen in der Stunde, die Durchschnittsleistung war 1530 Pfr. und  $11\frac{1}{4}$  Seemeilen. Bei Uebertragung des Baues war eine Geschwindigkeit von  $10\frac{1}{2}$  Seemeilen festgesetzt worden. Gegenüber dem Kohlenverbrauch von 0,74 kg pro Pferdekraft und Stunde stellte sich derselbe auf 0,73 kg. Nach Feststellung dieser für die Werft höchst günstigen Resultate übernahm Herr Leist den Dampfer für den Norddeutschen Lloyd und übertrug seine Führung Herrn Kapitän Albrecht. Nächsten Sonnabend wird „Mainz“, wie schon längst festgesetzt war, die regelmässigen Fahrten nach Brasilien aufnehmen. Zur Unterbringung von 240 Zwischendeckspassagieren besitzt der Dampfer in dem hinteren Theile der Poop alle dazu erforderlichen Einrichtungen. Im vorderen Theile der Poop befindet sich ein elegant ausgestatteter Salon und Kammern für 20 Kajütpassagiere.

Hamburg. Die hiesige Kohlen-Import-Firma O. L. Eichmann hat der Werft von H. C. Stülcken-Steinwälder den Bau eines Schleppdampfers in Eisbrecherform in Auftrag gegeben. Der Dampfer soll eine Länge von 40 Fuss und die Maschine 60 indicirte Pferdekraften erhalten. — Auf derselben Werft wird für das hiesige Buggeschäft von H. Buhr ein ebenfalls in Eisbrecherform gehaltener Schleppdampfer von 60 Fuss Länge und  $13\frac{1}{4}$  Fuss Breite, mit Maschinen von 135 Pferdekraften erbaut. Die Lieferung beider Dampfer erfolgt im October d. J. — Die hiesige Firma Maximo Meyer hat die Stülcken'sche Werft mit dem Bau eines aus Teakholz bestehenden Seeschleppers beordert. Das neue Fahrzeug wird eine Länge von 60 Fuss und eine Maschine von 100 Pferdekraften erhalten; es ist für die Küstenfahrt in Central-Amerika bestimmt.

**Subventionsgelder verschiedener englischer Schiffe.** Interessante Angaben über Subsidien, wie sie den einzelnen grossen Linien seitens der britischen Regierung zu Theil werden, macht ein englisches Fachblatt, wir entnehmen die nachstehenden Zahlen. Die Cunard Linie für ihre beiden Dampfer „Lucania“ und „Campania“ erhält 7500 £ für jeden, die White Star Line für „Majestic“ 7396 £, für „Teutonic“ 7265 £, die P. und O. Compagnie für „Himalaya“ und „Australia“ je 3375 £ und für „Victoria“ und „Arcadia“ je 2438 £. Die eben angeführten Schiffe haben die Verpflichtung bei Ausbruch eines Krieges sich sofort dem nächsten englischen Kriegshafen zu stellen, wo ihre Armirung und Bemannung komplettirt wird. Von Aussicht genommen sind als Hilfskreuzer in einem zukünftigen Kriege noch folgende den meisten unserer Leser bekannte Schiffe: Cunard Line: „Etruria“, „Umbria“, „Aurania“ und

„Serbia“; P. und O. Compagnie: „Britannia“, „Oceana“, „Peninsular“, „Oriental“, „Roma“, „Chartage“, „Parametta“, „Ballarat“, „Marsilia“ und „Valetta“. Auch für diese Schiffe liegt die Armirung in den Arsenalen und Depots sowohl im Mutterlande wie in Indien, Hong-Kong und Esquimaux bereit.

Die Jubiläumsfeierlichkeiten in Grossbritannien haben zur Folge gehabt, dass ein allgemeiner Festtag im ganzen Vereinigten Königreich abgehalten wurde, ein Tag, an dem, wie am Charfreitag in Deutschland Alles ruht. Dieser eine Feiertag, in einzelnen Häfen vielleicht auf zwei verdoppelt, hatte zur Folge, dass im Juni dieses Jahres 1 470 064 £ an Export-Artikeln weniger ausgeführt sind, wie in demselben Monat des Vorjahres. Mit Ausnahme der grossen Kohlencentren war der Unterschied im Export in den einzelnen Städten gegen den des Vorjahres folgender: Liverpool 20 381 T. gegen 23 818 T., Hull 107 103 T. gegen 124 980 T., die Häfen der Nord-Ost-Küste Englands 955 609 T. gegen 1 011 581 T. In ähnlicher Weise ist auch das Verhältniss der Küstenfahrt. — Einen grossen Aufschwung hat dagegen der Umsatz mit Cokes erlebt; der Unterschied der beiden gleichen Monate von 1896 und 1897 ist 29 393 T. bzw. 47 259 T., also eine Zunahme von 17 866 T. Cokes.

**Seegerichtsentscheidungen über britische Schiffe im Jahre 1895/96.** Die statistischen Angaben für das Jahr 1895/96, herausgegeben vom englischen Handelsamt, waren in Bezug auf Unglücksfälle an Bord englischer Schiffe sehr günstig, sodass britische Schiffsführer und Steuerleute mit Recht die Beglückwünschungen in Anspruch nehmen können, die ihnen von verschiedenen englischen Zeitungen gewidmet worden. Im Verhältniss zur grossen Anzahl der unter britischer Flagge fahrenden Schiffe sind auch die denselben zugestossenen Beschädigungen während des vorerwähnten Zeitraums sehr geringfügig, denn nur 7556 derartige Fälle gegen 8496 des Vorjahres wurden gemeldet. Von den angegebenen führten 231 Fälle zu gerichtlicher Entscheidung, davon sind 104 Urtheilssprüche in Grossbritannien, 95 in den britischen Kolonien und 32 im Auslande gefällt; 156 Beschädigungen wurden Personen der Schiffsmannschaft theilweise zur Schuld gerechnet, ohne eine Patententziehung zur Folge zu haben; diese fand nur in 73 Fällen statt. — Die Anzahl vermisster britischer Schiffe im Jahre 1895/96 betrug 55, davon 47 Segler und 8 Dampfer, gegen 101 Schiffe des Vorjahres.

**Englische Passagiere auf Schiffen des Norddeutschen Lloyd.** Der „Woking Observer“ veröffentlicht eine Unterredung seines Reporters mit einem Australier, der zu den Kolonialtruppen gehört, die zu Ehren der Königin nach London gekommen waren. Auf die Frage des Reporters, wann der fremde Gast wieder nach Australien zurückkehre, knüpft sich folgendes Gespräch: „Einige von uns, führt der Fremde aus, bleiben auf Befehl bis zum 24. Juli hier, die Meisten jedoch, zu denen ich auch gehöre, reisen Ende August mit einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd. — Warum mit einem deutschen Schiff? Die Angestellten der britischen Dampferlinien nehmen auf die Wünsche des reisenden Publikums gar keine Rücksicht und sind nicht im Entferntesten so zuvorkommend, wie die Beamten im Passagiebureau der deutschen Linie. Wird die Behandlung der englischen Kaufleute dem Reisenden gegenüber nicht bald eine andere, so kenn es vorkommen, dass britische Schiffe gar keine einheimischen Passagiere von dort mitführen. Wir würden, so fährt der aufgeregte Erzähler fort, trotzdem die abweisende Behandlung unserer eigenen Landsleute schon aus dem Grunde ertragen, weil wir Patrioten sind und lieber unter britischer wie ausländischer Flagge reisen, jedoch wir ersparen ausserdem bei Benutzung eines Lloyd-Dampfers eine beträchtliche Summe am Passagiepreis und erreichen Australien sieben Tage früher

wie mit irgend einem englischen Schiffe. — Hierzu bemerkt die englische Zeitschrift. Wir halten es für unsere Pflicht, die englischen Rhedereien auf die Aussagen dieses Mannes aufmerksam zu machen, da seine Aeusserungen die Anschauungsweise einer ganzen Klasse zu vertreten scheinen. Der englische Rheder glaubt auf den Lorbeeren vergangener Thaten ruhen zu können und denkt, das Prestige der britischen Flagge hilft ihm, jede Konkurrenz zu ertragen. Die Zeiten sind vorüber. Unser grösster Konkurrent gewinnt aus Zoll für Zoll jedes Gebiet ab, wenn wir uns nicht bei Zeiten energisch gegen diesen Gegner wappnen, so könnte es einmal zu spät werden.

Ein Unternehmen, von dem man sich bei seiner Stiftung grosse Erfolge versprach, war u. A. die Thingvalla-Gesellschaft in Kopenhagen, deren Schiffe die Konkurrenz mit den Hamburger und Bremer Linien in ihrer Fahrt nach Nordamerika aufnehmen sollten, die aber durch eine lange Reihe von Unfällen — wozu jüngst die Collision des dieser Gesellschaft gehörenden Dampfers „Hokla“ mit einem nordamerikanischen Dampfer kam — schon seit Jahren die Konkurrenzfähigkeit eingeübt haben. Das Aktienkapital dieser Gesellschaft von dem schon vor Jahren 50 % abgeschrieben werden mussten, beläuft sich zur Zeit auf kaum 1 1/2 Millionen Mark ausser einer Schuldenlast von 2 700 000 Mk, zu deren Deckung 5 vorratete und den Ansprüchen der Neuzeit nicht länger genügende Schiffe vorhanden sind. Das jüngste dieser Schiffe ist 13 Jahre alt, das älteste 25 Jahre. Das für alle überseeische Dampfschiffslinien sonst so lukrative Jahr 1896 brachte der Gesellschaft kaum 120 000 Mark ein, während die beiden vorhergehenden Jahre 1894/95 mit einem Deficit von zusammen 900 000 Mk abschlossen. Unter diesen Umständen darf es kein Wunder nehmen, wenn sich in diesen Tagen an der Börse das glaubwürdige Gerücht verbreitete, die Gesellschaft denke daran zu liquidiren und stehe mit norwegischen Rhedern in Unterhandlung wegen Verkaufs ihrer Schiffe. Für diesen Fall soll die Direction der hiesigen vereinigten Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit dem Plane umgehen, die Linie der Thingvalla-Gesellschaft von ihren Schiffen befahren zu lassen. Die Aktien der Letzteren sind daher in den letzten Tagen hier Gegenstand einer recht lebhaften Speculation und wurden heute an unserer Börse mit 9 1/2, à 9 3/4 %, notirt. (H. N.)

Ein besonderes Komitee ist von der französischen Regierung gewählt, um Mittel und Wege zu finden, den Niedergang der französischen Handelsflotte wieder zu heben. Die Regierung hat den Mitgliedern drei Fragen in folgender Form zur Beantwortung vorgelegt: 1) Welchen Ursachen schreiben Sie den Niedergang der französischen Handelsmarine zu und welche Vorschläge und Mittel haben Sie, die gegenwärtige Lage zu bessern? 2) Welchen Ursachen schreiben Sie die in Frankreich vorherrschenden Schwierigkeiten, die einer Entwicklung eines gesunden Schiffsbanwesens im Wege stehen, zu und welche Heilmittel haben Sie? 3) Welche Vorschläge können Sie uns machen, einen grösseren Frachturnsatz in französischen Häfen zu erreichen?

Während des Aufenthalts in Lough Swilly hatte das britische Panzerschiff „Majestic“ 600 Tons Kohlen innerhalb sechs Stunden eingenommen; diese Leistung wurde in Marinekreisen mehrfach lobend hervorgehoben, indem man hinzufügte, derartige sei noch von keinem anderen Kriegsschiff in so verhältnissmässig kurzer Zeit ausgeführt. Wir wollen den besagten Herren aus den Kreisen der britischen Marine ihre ungetrübte Freude nicht stören, andernfalls würden wir sie einladen, sich zum Kohleneinnehmen nach Port Said hin zu bemühen. Dort ist es eine sehr mittelmässige Leistung, wenn 300 bis 350 Tons Kohlen pro Stunde in die Bunker wandern;

bei günstiger Witterung, überhaupt guter Gelegenheit, ist man trotz der unerträglichen dort herrschenden Hitze im Stande, 400 T. in der Stunde zu laden.

Als vor neun Jahren der neue Freihafen in Bremen eröffnet wurde, bezweifelte man allgemein, dass jemals die Zeit kommen werde, wo die vielen Liegeplätze für Schiffe besetzt und die mächtigen Schuppen und Speicher mit Waaren gefüllt sein würden. Die Erwartungen, die man von der Weserkorrektur für den Schiffsverkehr bei der Stadt Bremen hegte, waren damals noch so gering wie möglich, und Franzius, der geniale Schöpfer der Korrektur, galt damals noch als ein kühner Phantast. In den dazwischen liegenden Jahren hat sich das Alles gewaltig geändert. Die Weserkorrektur ist beendet und selbst die kühnsten Erwartungen und Hoffnungen weit überholt und in Folge dessen hat sich der Schiffsverkehr bei der Stadt Bremen in ungeahnter Weise entwickelt. Im Jahre 1889, ein Jahr nach der Eröffnung des Freihafens, betrug die Zahl der im Freihafen angekommenen Schiffe 2323 mit einem Raumgehalt von zusammen 1 031 118 cbm. Von diesen Schiffen waren 159 Dampfer mit einem Raumgehalt von 135 757 cbm, 2038 Fahrzeuge (einschliesslich der Seeleichterfahrzeuge, die Verkehr zwischen Hamburg und Bremen vermitteln), mit einem Raumgehalt von 870 221 cbm, 81 Segelschiffe mit 25 140 cbm Raumgehalt. Im Jahre 1896 betrug die Zahl der im Freihafen angekommenen Schiffe 3740 mit einem Raumgehalt von 2 862 630 cbm. Von diesen Schiffen waren 795 Dampfer mit 1 317 350 cbm Raumgehalt, 210 Segler mit 11 497 cbm und 2735 Flussfahrzeuge mit 1 433 783 cbm Raumgehalt. 1889 betrug die Gesamtmenge der Schiffsgüterbewegung 254 102 Tonnen, im Jahre 1896: 813 960. Der Verkehr im Freibezirk hat seit 1889 um 220 % zugenommen, und öfter als einmal ist es geschehen, dass für angemeldete Dampfer kein Platz vorhanden war. Auf eine weitere Entwicklung nach oben darf mit Bestimmtheit gerechnet werden. Im Allgemeinen sprechen die Zeichen der Zeit dafür, die Entwicklung der deutschen Handelsflotte, die Hebung der deutschen Industrie und ihre verstärkte Ausfuhrfähigkeit, im Besonderen aber die Bestrebungen des bremischen Handels, den europäischen Seeverkehr zu erweitern, den Baumwolldampferverkehr immer mehr von Bremerhaven nach Bremen zu verlegen, die zu erwartende verstärkte Einfuhr von Taback, Jute, Reis und Getreide, die in Aussicht stehende Vergrösserung der Ausfuhr von Kalisalz aus Braunschweig und Hannover, sowie der Zuckerausfuhr. So ist man angesichts dieser Thatsachen vor die Nothwendigkeit gestellt, an eine erhebliche Erweiterung der Hafenanlagen zu denken, und die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat sich bereits mit Projekten dazu beschäftigt. Zunächst bedarf es eines Areals dazu und die Deputation hat ein grosses Gebiet Binnendeichland, 394 Morgen gross, unterhalb des Freihafens für die neuen Hafenanlagen ausersehen und beantragt bei der Bürgerschaft, dieses Gebiet mit 1 900 000 Mk für den Staat anzukaufen. Dann sollen nach und nach, dem gesteigerten Verkehrsbedürfniss entsprechend, die Erweiterungen erfolgen. Man plant zwei grosse Bassins, von denen das eine durch Erweiterung des jetzigen Holz- und Fabrikhafens geschaffen, das andere in einer Länge von 2200 Metern neu ausgegraben worden soll. Ein Kostenanschlag für das Unternehmen wird der Bürgerschaft noch nicht vorgelegt, aber zweifellos handelt es sich bei den Erweiterungsplänen wieder um eine sehr grosse Ausgabe, die aber Bremen auf sich nehmen muss, wenn es seinen Seeverkehr fördern und gegen die Konkurrenz der Nachbarhäfen aufkommen will. (N.-O.-Ztg.)

**Der Hafen von Triest.** Eine eingehende Besichtigung des Hafens von Triest, deren Endresultat in keiner Weise die erhoffte Befriedigung hervorrief, ist durch den österreichischen



Handelsminister unternommen. Nach dem eingegangenen Bericht dieses hohen Beamten zu urtheilen, sollen die sämtlichen Quaianlagen, die im Hafen benutzten Verkehrsmittel, sowie die Ausnutzung der modernen technischen Hilfsmittel in einer verantwortlichen Art vernachlässigt sein. Man beabsichtigt einen zweiten Hafen in der Nähe anzulegen, in dem alle modernen Erfindungen in Bezug auf die Schifffahrt berücksichtigt werden sollen, zum Anlegeplatz ist die Muggia Bay in Aussicht genommen.

**Durchgangsverkehr des Kaiser-Wilhelm-Kanals.** Laut Mittheilungen der Kieler Firma Sartori & Berger sind vom 16. bis 30. Juni 205 Dampfer und 306 Segler den Kaiser-Wilhelm-Kanal passirt. Die ganzen, den Kanal durchquerenden Schiffe nach Flaggen geordnet geben: 395 deutsche, 48 skandinavische, 32 niederländische, 31 britische, 3 finnische, 1 spanisches und 1 französisches.

Frankreich giebt sich alle Mühe, im überseeischen Wettbewerb hinter Deutschland, England und Amerika nicht gar zu weit zurückzubleiben. So wird jetzt die Gründung einer Gesellschaft betrieben, welche eine regelmässige Dampfschifffahrt von Dünkirchen oder Calais nach St. Petersburg und nach Wladiwostok ins Leben rufen will. Gelänge es dem französischen Handel in Wladiwostok festen Fuss zu fassen, so wäre damit eine Grundlage für Unternehmungen auch nach China und Japan gewonnen. Wladiwostok selbst ist in stetigem Aufschwunge begriffen; die Russen nennen es gern das „Konstantinopel Ostasiens“. Von der Vollendung der transsibirischen Eisenbahn verspricht sich Wladiwostok Grosses für seine Zukunft. Es gereicht dem Unternehmungsgeist des deutschen, insbesondere des Hamburger Kaufmanns zur Ehre, schon seit Jahren die Bedeutung Wladiwostoks richtig erkannt und für solide Handelsbeziehungen nach jenem Platze gesorgt zu haben. Thatsächlich geht der Einfuhrhandel Wladiwostoks zu vier Fünfteln durch deutsche Hände. Von 100 Schiffen, welche 1895 Waaren nach Wladiwostok brachten, waren 20 russische und 80 deutsche. Es scheint, dass man in den diesseitigen Rhederkreisen vor der Konkurrenz der grossen sibirischen Querbahn keine ernstere Besorgniss hegt, sondern überzeugt ist, dass der Haupttransport der Güter sich nach wie vor auf dem Wasserwege bewegen wird. Gegenwärtig geniesst der deutsche Handel mit den Amurländern beinahe ein Monopol. Frankreich macht also, wie schon bemerkt, Miene, in dieses Monopol Bresche zu legen, es gilt also, auf der Hut sein. Eine Reihe französischer Handelskammern haben sich bereits zu Gunsten der Schaffung einer französischen Dampferlinie nach Wladiwostok ausgesprochen.

Es werden in diesem Monat 80 Jahre, dass das erste Dampfschiff aus dem Hamburger Hafen abging. Dasselbe führte, wie den „Fl. N.“ mitgetheilt wird, den Namen „Lady of the Lake“ und ging unter Führung des Kapitäns A. W. Cooke nach Yarmouth am 24. Juli 1817 ab. Es dauerte jedoch volle 9 Jahre, bis ein weiteres Dampfschiff expedirt wurde, denn erst 1825 sind regelmässige Dampfschiffahrten — zusammen zwölf — nach Amsterdam und London notirt. Von da ab nahm die Dampfschiffahrt einen regelmässigen Aufschwung. Es kamen im Hamburger Hafen in den letzten Jahrzehnten an:

1830	84	Dampfer	
1840	335	„	mit 82 462 Tons
1850	530	„	167 616 „
1860	1161	„	414 754 „
1870	1910	„	1 008 363 „
1880	3150	„	2 069 205 „
1890	5409	„	4 309 609 „
1896	5633	„	5 290 735 „

**Ueber die Anmusterungen in Schleswig-Holstein** macht die „N.-O.-Ztg.“ folgende Mittheilungen: Die Zahl der im Jahre 1896 im Ostseegebiet angemusterten Vollmatrosen betrug 998 und die der unbefahrenen Schiffsjungen 143; im Nordseegebiet: 1747 Vollmatrosen und 156 Schiffsjungen, im Ganzen mithin 2745 Vollmatrosen und 299 Schiffsjungen. Wie in anderen deutschen Küstengebieten, so sind auch in Schleswig-Holstein die Lohnverhältnisse der Seeleute in den letzten Jahren schlechter geworden, was aus nachstehenden Mittheilungen erhellt. Es betrug die durchschnittliche Monatssteuer der

Vollmatrosen:			
	im Ostseegebiet:		im Nordseegebiet:
1896	47,80 „		51,96 „
1895	47,59 „		52,00 „
1894	47,11 „		52,10 „
1893	47,93 „		53,65 „
1892	49,82 „		56,58 „
Schiffsjungen:			
	im Ostseegebiet:		im Nordseegebiet:
1896	14,69 „		13,48 „
1895	16,01 „		14,28 „
1894	16,39 „		14,61 „
1893	16,87 „		13,60 „
1892	17,44 „		15,75 „

Die höchste durchschnittliche Monatssteuer der Vollmatrosen wurde im Jahre 1896 in den hannoverschen und oldenburgischen Küstengebieten mit 61,57 „ gezahlt.

## Kleine Mittheilungen.

Am 14. Juni d. J. ist laut Abmachung des Generals Magin Lagrave in Barbados und Regierungsbeschluss ein Feuerschiff errichtet worden. Die Lage des Schiffes ist die folgende: 8° 41' lat. N., 60° 45' long W. z. Meridian von Greenwich. Es ist verankert in 4½ Faden Wasser auf weichem Grunde und liegt 9 Seemeilen nordwestlich von Punta Barima und 10 Seemeilen S. W. ¼ W. von Cangrejo. Die Sichtbarkeit des Feuers (weisses Licht) beträgt 20 Seemeilen; es ist am Masto in 80 Fuss Höhe über dem Meeresspiegel angebracht.

Der neue Postkontrakt von Frankreich nach den Vereinigten Staaten, ist zwischen den beiderseitigen Regierungen zum Abschluss gekommen. Die Compagnie Générale Transatlantique wird zur schnelleren Beförderung der Post zwei 22 Meilen Boote, die „La Lorraine“ und „La Picardie“ heissen werden, in Frankreich bauen.

Zwei neue Linien, eine russische und eine dänische, werden Antwerpen als Anlaufhafen benutzen. Die russischen Schiffe gehören der russischen Freiwilligen Flotte, die zwischen Petersburg und Wladiwostok Verbindungen aufrecht erhält, an. Zu Agenten sind die Herren Bodewig und Petersen ausersehen. Die erwähnte dänische Linie ist die bekannte Kopenhagener Rhederei von Alfred Christiansen & Co.

Das erste der beiden, seit längerer Zeit in Yokohama im Bau befindlichen Trocken-Docks ist vollendet. Die Dimensionen sind folgende: Länge zwischen den Lagerhölzern 351 Fuss, Länge des ganzen benutzbaren Docks 419 Fuss, Breite 60 Fuss oben und 45 Fuss unten, Tiefe 35 Fuss. Das andere, noch nicht dem Verkehr übergebene Dock wird noch grössere Ausdehnungen aufweisen.

Die Anzahl der jungen Seeleute, die auf dem britischen Schulschiff „Conway“ ihre Ausbildung erhielten ist seit dem Jahre 1889 = 2995, von diesen gingen 2195 in den Dienst der Handelsflotte über, 233 traten als Kadetten in die Kriegsmarine und 233 als Midshipmen in die Marine-Reserve. Ausserdem widmeten sich 26 dem Lootsen-Dienst in indischen Flussrevieren.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die Sitzung am 8. Juli war nur schwach besucht und darum nicht beschlussfähig, sodass die Aufnahme zweier neuer Mitglieder vertagt werden musste. An Eingängen lagen vor: Ein Schreiben des Deutschen Nautischen Vereins, betreffend die Kommissionssitzungen über die Abänderung der Seemannsordnung; der Verwaltungsbericht der Seeberufsgenossenschaft über das verflossene Jahr; ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser; zwei Schreiben von Mitgliedern aus Port Said und von hier, sowie die Austrittserklärung eines Mitgliedes. Nach Erledigung dieser Eingänge wurde ein Bericht des Jahrestages der „Shipmasters Society“ erörtert. Nachdem sodann noch eine Besprechung stattgefunden hatte in Bezug auf die Feier des fünfjährigen Stiftungsfestes des Vereins, in welcher Hinsicht aber keine endgültigen Beschlüsse gefasst wurden, trat Schluss der Versammlung ein.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 14. Juli 1897.

Ausfrachten sind in den letzten Tagen gefallen. Salpeterfrachten von der Westküste sind wieder fast leblos. Naval Stores-Frachten sind für spätere Abladungen etwas fester. Reistrachten sind noch immer äusserst flau; Befrachter sind jetzt offen, Räume für nächste Saison-Beladung aufzunehmen, und notirt man hierfür für handliche Schiffe 25/— nach Europa oder Rio, 28/9 nach Santos, bis ungefähr 1600 T. d. w.; von Bangkok nach Rio wird für 2200 T. d. w. für prompte Abladung 22/6 notirt. Weizenfrachten von Californien sind in den letzten Tagen etwas mehr anziehend, so notirt man von San Francisco 20/— a 22/6 bis October-Abladung, von Portland 25/—, 26/3 Sept./October-Beladung, von Tacoma 23/9, 25/— October/December-Abladung. Petroleum-Frachten von New York nach dem Osten halten sich nach wie vor ziemlich fest. — Nachstehend einige Abschlüsse der Vorwoche:

„Columbus“ New York/Hongkong 19 1/2 Cts., Petroleum, Juli-Abladung.  
 „Inglewood“ New York/Bombay 20 Cts., Petroleum.  
 „Barfillan“ San Francisco/U. K. H. A. D. 21/3 abzüglich 1/2 direkt, 1. August Ladetsge.  
 „Klio“ Rangoon/O. c. opt. Rio 20/—, Reis.  
 „Arethusa“ Rangoon/O. c. opt. Rio 20/—, Reis.  
 „Northern“ } Newcastle N. S. W./Valparaiso f. o. Pisagua range  
 „Monarch“ } 13/9 1/2 6d direkt.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 2. Juli 1897.

Der vorher prophezeite Aufschwung im Frachtengeschäft für Getreideladungen nach Cork f. O. ist nach der Bedeutung der Häfen eingetreten, sodass wir 2s. 9d. und 3s. vom heutigen Datum bis in den August hinein notiren können. Berth-Frachten haben sich ebenfalls gut erwiesen, obgleich in geringerem Verhältniss als jene für kleine einkommende Ladungen; grosse Schiffe behaupten augenblicklich Frachten von 2s. 3d. und 2s. 4 1/2 d. nach ausgesuchten Häfen. Bezugnehmend auf das Nichtvorhandensein eines Drucks auf die offene Tonnage am Markt, ist die in letzter Zeit eingetretene Abnahme für Brottier- und Bauholz-Frachten gehemmt; diese Frachten haben seitdem einen leichten Aufschwung genommen. Das Stückgutgeschäft, abgesehen von den genannten Fahrten, war leicht und die Nachfrage für Räume begrenzt, einiger Bedarf besteht noch für Berth-Boote nach dem fernen Osten. — Die Woche schloss

wieder mit einem ruhigen Markt für Segelschiffsräume, jedoch in Folge des fortgesetzten leichten Angebots bleiben die Raten sehr fest und jeder zunehmende Bedarf könnte einen massigen Aufschwung zur Folge haben.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 1/4 d.	10/	7/	10/a12/6
London, Dpfr.	2 1/4 a3d.	12/6	9/6	10
Glasgow, Dpfr.	2 1/4 d.	12/	8/	15
Bristol	2 3/4 d.	17/6	10/	17/6
Hull	3d.	12/6	11/3	15/
Leith	3d.	17/6	11/3	17/6
Newcastle	3d.	15/	12/6	15a17/6
Hamburg	50 s	75 s	12 cents.	50 mk.
Rotterdam	7c.	18 cts.	13 cts.	12a16c.
Amsterdam	7c.	18 cts.	13 cts.	12a16c.
Kopenhagen	2/6	21/3	16/3	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	25c.	5 8.
Antwerpen	3 1/4 d.	17/6	11/3	17/6a20
Bremen	45 s	20c.	15 c.	12c.
Marseille	2/9	20/	15/	20/a22/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 12c. — Hamburg 5-324.  
 — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 1/2 d. — Bremen 21c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide per Dpfr.	2/7 1/2	2/7 1/2	2/4 1/2	2/7 1/2	....	....
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/a2 9	....	24c.	....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.		
Getreide per Dampfer	....	....	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	19a19 1/2 c.	18c.	17 1/2 c.	21c.		

## Sprechsaal.

### Das Zeichnen der Konnossemente.

(Eingesandt.)

In No. 28. der „Hansa“ machen Sie darauf aufmerksam, wie die Rheder dadurch häufig zu grossem Schaden gekommen, dass die Kapitäne sich in einzelnen Fällen verleiten lassen, die Konnossemente schon dann zu zeichnen, wenn die Ladung noch nicht an Bord ist. Wie sehr der Rheder bzw. der Kapitän dadurch in eine sehr verhängnisvolle Lage kommen kann, mögen unter den vielen die folgenden Fälle lehren.“

Im Befrachter, III. Aufl., Seite 34, heisst es in Bezug hierauf: „In Wilmington wurde ein Bremer Schiff vom deutschen Konsul mit Harzfässern nach Liverpool befrachtet und der Kapitän von demselben veranlasst, die Konnossemente zu zeichnen, als sich noch ein Theil derselben in Leichtern befand. In Folge schlechten Wetters ging der Leichter zu Grunde und damit 100 Fässer Harz. Der Kapitän wurde in Liverpool zum vollen Schadenersatz verurtheilt.“

„In Port Adelaide (Australien) liess sich ein englischer Kapitän verleiten, die Konnossemente für die ganze Ladung zu zeichnen, als erst der dritte Theil davon an Bord verladen war. Der Ablader machte alsdann bankrott, so dass der Rest der Ladung nicht geliefert werden konnte. Aus Verzweiflung darüber legte der Kapitän das Schiff auf die Rhede und zündete es hier an, so dass es ein Raub der Flammen wurde. Derselbe wurde zu 15 Jahren Zuchthaus verurtheilt.“

„In Mobile liess sich der Kapitän einer norwegischen Bark verleiten, die Konnossemente früher zu zeichnen, als die Güter an Bord waren. Nachdem die Konnossemente sodann in alle Welt versandt waren, hat der Befrachter bankrott gemacht. Es ist daraus ein grossartiger Process entstanden, der dem Rheder schweres Geld gekostet hat.“

W. Döring.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsbuchhandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsbuchhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 30.

Hamburg, den 24. Juli

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Das Chronometer im Dienste der Segelschiffahrt. — Der Rollendampfer „Ernest Bazin“. — Gerichtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Die britischen Schiffbauer haben abermals unter Arbeiterausständen zu leiden. Die Maschinenbauer sind mit der Forderung eines Achtstundentages hervorgetreten und nachdem ihnen ein abschlägiger Bescheid geworden, haben sie in einer Anzahl von Etablissements die Arbeit niedergelegt. Die Zahl der Ausständigen beträgt etwa 4000. Der Verband der Arbeitgeber hat seinerseits Schritte gethan, um die Bewegung zu bekämpfen. In den Etablissements, in denen der Strike noch nicht erklärt ist, sind 25 % der dem Gewerkverein angehörigen Arbeiter durch die Unternehmer ausgesperrt. Die Branchen die durch diese Sperre berührt werden, sind die Maschinenbauer, die Kupferschmiede, die an den Werkzeugmaschinen beschäftigten Arbeiter, Schmiede, Bohrer und Maschinenarbeiter. In den schottischen Arbeitsdistricten ist vorläufig ein Waffenstillstand auf zehn Tage geschlossen. Die ganze Bewegung scheint darauf hinauszulaufen, eine, die Wirkung der arbeitsparenden Maschinen compensirende Einschränkung der Arbeitsleistung und damit der Production zu erzwingen. Die Einigkeit in den Gewerkvereinen scheint übrigens problematischer Natur zu sein. Die Kupferschmiede haben sich von der Bewegung zurückgezogen. Andererseits bildet die grosse Zahl der Nichtorganisirten einen Hemmschuh für die Ausständigen. In London fürchtet man überdies den Zuzug fremder Arbeiter und Tom Mann, der ja auf dem Continent schon allerlei Er-

fahrungen gemacht hat, ist mit seinen festländischen Freunden bemüht, diesen Zufluss nach Kräften zu unterbinden.

In Venezuela sollen zufolge eines kürzlich zwischen der Regierung und einem Unternehmer geschlossenen Vertrages, Lagerhäuser gebaut werden, für die auf dem Seeweg ein- und ausgehenden Waaren. Bislang hat die Zollbehörde dort die Auslieferung der eingeführten Waaren, sowie ihre Lagerung bis zur Abnahme in Händen gehabt, eine Einrichtung die zu mancherlei Missständen führte, da diese Behörde für abhanden gekommene Güter oder Beraubungen an denselben, die nicht selten vorkamen, nicht haftete. Die Dock-Verwaltung wird für die Einfuhrgüter die Zollgebühren, sowie die Löschkosten etc. auslegen, dagegen ist der Empfänger der Einfuhrartikel verpflichtet, die in solcher Weise ausgelegten Gelder zurückzuerstatten, ehe er die Waaren aus den Dockspeichern empfangen kann. Für die ausgelegten Gelder sind 9 % pro anno zu vergüten, wenn es sich um trockene Waaren, als Stoffe, Weisswaaren, Metalle etc. handelt, während 10 % pro anno berechnet werden für solche Producte, welche als allgemeine Konsum-Artikel (Lebensmittel etc.) anzusehen sind. Das Lagergeld wird mit 5 Bolivar per 1000 kg monatlich berechnet für Güter, welche in den gewöhnlichen Lagerhäusern untergebracht sind, während für Waaren in verschlossenen Magazinen 10 Bolivar per 1000 kg monatlich in Rechnung gestellt werden. Für Waaren,



welche zur Ausfuhr bestimmt sind, wird das Lagergeld auf 2 Bolivar per Ton herabgesetzt. Mit Ausnahme von solchen Schäden, welche durch höhere Gewalt (*force majeure*) herbeigeführt werden, ist die Dockgesellschaft verantwortlich für Schäden, welche die Güter in den Lagerhäusern bekommen. Wenn das neue Unternehmen in zuverlässigen Händen ist, so haben die Schiffahrts-Gesellschaften, deren Fahrzeuge in venezuelanischen Häfen verkehren, alle Ursache, mit der Neuerung zufrieden zu sein.

In Nordamerika haben neuerdings zwei die Schiffahrt angehende Strikes die Aufmerksamkeit erregt. Der eine wurde von den Lootsen in Montreal in Scene gesetzt, weil die Regierung es verweigerte, ihnen Korporationsrechte zu verleihen. Die Fahrwasserstrecke die durch diesen Ausstand — wohl den ersten, den das Lootsengewerbe überhaupt zu verzeichnen hat — getroffen wird, ist die zwischen Quebeck und Montreal liegende. Die Schiffahrt auf dem St. Lorenzo hat dadurch mancherlei Behinderungen erfahren. Ein anderer Strike ist von der Seemanns-Union in Boston eingeleitet, die eine Erhöhung der Heuer von 18 auf 25 Dollars für Küstenfahrzeuge und auf 22 Dollars für Tiefseeschiffe fordert. Es sind im Ganzen etwa 300 Seeleute ausständig, ein Ausfall an Arbeitskraft, der nicht gerade schwer ins Gewicht fällt und auf die Schiffahrt kaum einen merklichen Einfluss ausübt.

In New-York ist kürzlich ein Dampfer von Stapel gelaufen, der nach einem neuen, bisher geheim gehaltenen System gebaut ist und nicht weniger als fünfzig Meilen per Stunde laufen soll. Der Erfinder der neuen Konstruktion ist Kapitän Carl J. H. Flindt. Das Fahrzeug hat Stahlspanten, ist 67 Fuss lang und  $6\frac{1}{2}$  Fuss breit, bei einem Tiefgang von 6 Fuss. Das Geheimniss der Konstruktion liegt in der Form des Propellers, der aus zwei eigenartig geformten Stahlplatten bestehen soll. Die Maschine soll 50 Umdrehungen in der Minute machen.

Im neuen Hamburger Hafengesetz ist jedenfalls durch die Fügung des § 25, nach welchem „die Führer der Dampfschiffe darauf zu achten haben, dass sie andere Fahrzeuge nicht durch die von ihnen verursachte Wellenbewegung gefährden“, die Absicht ausgesprochen, einen Uebelstand abzuschaffen, der schon häufig einerseits Veranlassung zu grossen Unannehmlichkeiten, anderseits die Folge unerfüllter Schadensersatzansprüche gewesen ist. In einer Sitzung des Vereins Deutscher Seeschiffer wurde von einem Mitgliede unter allseitiger Zustimmung der Versammelten auf das rücksichtslose Manövrieren englischer Schiffe im hiesigen Hafen hingewiesen. Auf diese Anregung hin kam ein, gewiss schon

von vielen beobachteter Missbrauch zur Sprache, nämlich die arrogante Manier grosser britischer Dampfer nur mit einem Schlepper in dem verkehrsreichen Hafen Bewegungen auszuführen, wobei durch häufigen Gebrauch der Schraube eine Wellenbewegung erzeugt wird, die den in Vertäuerung liegenden Schiffen Schaden verursacht. Führt ein unter solchen Umständen in Fahrt befindliches Schiff nur Verholmanöver aus oder kommt in den Hafen hinein, so hat der etwa durch die Unvorsichtigkeit des Engländers Beschädigte Zeit seine Schadenersatzansprüche geltend zu machen. Ist das, die Beschädigung herbeiführende Schiff aber ein ausgehendes, das in längerer Zeit nicht wieder nach Hamburg zurückkommt, so wird die entstandene Havarie wohl auf Kosten des Beschädigten geregelt werden müssen, denn die Rhederei des ausgehenden Dampfers wird schwerlich hierzu das Bedürfniss empfinden. Ist im Vorhergehenden die Rede von herbeigeführter Beschädigung, so ist natürlich nur solche zu verstehen, die eben durch Wellenbewegung verursacht werden kann, wie z. B. das Brechen der Vertäuerungen, wodurch Stellagen, Treppen, Anker sowie überhaupt aussenbords befindliche Gegenstände in Folge der Bewegung des Schiffes mit anderen Körpern zum gegenseitigen Schaden in Berührung kommen. Einer grösseren Gefahr sind in diesem Falle etwa beladene längsseit liegende Schuten ausgesetzt, oder zwischen zwei Schiffen befindliche Boote. — Geht man von der Voraussetzung aus, dass das „Verschwinden“ eines ausgehenden Dampfers nachdem durch ihn eine Havarie entstanden, überhaupt möglich ist, so werden damit Zustände aufgedeckt, für die jede Bezeichnung fehlt, die aber thatsächlich bestehen können. Denn liegt unter den günstigsten Umständen für den das ausgehende Schiff führenden Elblootsen auch bereits beim Passiren Cuxhavens die Ordre vor den Dampfer dort festzulegen, so wird der englische Kapitän sich jedenfalls nicht dadurch gebunden fühlen, sondern den Lootsen im schlimmsten Falle in See mitnehmen und dort an einen Lootsen-Kutter oder im nächsten Hafen absetzen.

Das von der Hamburg-Amerika Linie gegebene Beispiel, Dampfer ausschliesslich zu Vergnügungstouren in Fahrt zu setzen und auszurüsten, hat, wie im Voraus zu erwarten war, Nachahmer gefunden. Das von einer deutschen Speditionsfirma zu diesen Zwecken gegründete Unternehmen hat seinen Sitz in Genua und wird von den Herren Jesinghaus & Co. geleitet. Nach den uns zugegangenen Mittheilungen beabsichtigt man alle 2 bis 3 Monate Extradampfer nach dem Orient, nach Spanien und nach Nordafrika auszusenden. Damit den sich betheiligenden Passagieren Gelegenheit gegeben wird, alles Sehenswerthe mit Ruhe zu besichtigen und

auch Touren in das Hinterland zu unternehmen, werden sich die Dampfer in jedem grösseren Hafen eine genügend lange Zeit aufhalten. Die Firma giebt Rundreisebilletts für die Seereise, sowie auch Theilnehmerkarten für Landtouren und Führung aus, die Lösung der letzteren ist jedoch nicht obligatorisch. Der höchst comfortabel eingerichtete Salon-Dampfer „Umberto I“ wird am 19. August eine Orientfahrt unternehmen und nach einander Griechenland, Syrien, Palästina und Alexandrien anlaufen. Die Dauer der ganzen Reise wird 32 Tage nicht überschreiten. Der letzte Ansegehungshafen ist wie der Ausgangspunkt, Genua. Die Preise der Rundreisebilletts betragen 650 ₰ I. Klasse, 400 ₰ II. Klasse und 250 ₰ III. Klasse. — Ob die, im Gegensatz zur Hamburg-Amerika Linie vorgenommene Neuvergabe, die Verabgabung von Fahrkarten an Passagiere dreier verschiedener Klassen, Anklang beim reisenden Publikum finden wird, muss die Erfahrung lehren. Jedoch können leicht, besonders bei gemeinschaftlichen Ausflügen und Touren der Passagiere, wozu alle Klassen gleiche Berechtigung haben, unvorhergesehene Unannehmlichkeiten eintreten, die wir jedoch weder Anlass noch Bedürfniss haben näher zu beleuchten. Wir wollen zum Schluss dem neuen Unternehmen Glück und ein gutes Gedeihen wünschen.

Der miserable Zustand der Frachten hat seit unserem letzten Bericht mit Ausnahme einiger Ladungsgattungen keine Aenderung erfahren. Nach der letztwöchentlichen Uebersicht des „Fairplay“ über den Frachtenmarkt kennzeichnen die Abschlüsse der letzten Woche die Fortsetzung einer dauernden Depression, namentlich in der „Schwarze Meer Fahrt“, das Geschäft vom Asow'schen Meer scheint ganz zum Stillstand gekommen zu sein. Die Zustände, behauptet das englische Blatt, sind fast allein der Thatsache zuzuschreiben, dass die Rheder grosse Mengen von Dampfern nach dem Mittelmeer geschickt haben, ohne zu erwägen, was sie für die Heimfahrt mit den Schiffen machen sollen. Sie befinden sich jetzt in einer schwierigen Lage und müssen jede Fracht annehmen, um ihre Schiffe wieder nach Hause zurückzubringen. Ein promptes Boot hat soeben 6s von Alexandrien nach Hull acceptirt, während andere Dampfer in Ballast nach Bilbao zurückkehren oder gar in Ballast die Reise nach den Vereinigten Staaten unternehmen, um nicht mit einem Verlust abzuschliessen. Das Hauptkennzeichen des Frachtenmarktes in der letzten Woche sind die hoffnungsvolleren Ansichten, welche die Rheder jetzt vom amerikanischen Markte gewinnen und die anhaltende Besserung in der Nachfrage nach Räumte in allen Positionen von Juli bis October-November. Wenn die Rheder nur zusammenhalten und auf höhere Raten bestehen, kann nichts sie hindern, in diesem Jahre noch eine weitere Steigerung herbei-

zuführen. Selbstverständlich meinen wir damit nicht, dass die vorjährigen Raten erreicht werden, da die Lage der übrigen Märkte sich ebenfalls beträchtlich bessern müsste, um eine solche Steigerung zu veranlassen, und thatsächlich auf den verschiedenen Märkten ein gleichzeitiger Aufschwung einzutreten hätte; allein es sind viele Dampfer da, welche durch ihre Versicherung gehindert werden, nach den Vereinigten Staaten zu gehen, während andere durch die Ladung beschränkt werden, so dass diejenigen Rheder, welche in Bezug auf Grösse, Bauart, Maschinenkraft u. s. w. für die atlantische Fahrt passende Räumte besitzen, die Gelegenheit benutzen sollten, die geeigneten Schritte in der richtigen Richtung zu thun.

Eine Uebereinkunft zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der Bremer Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo“ hat insofern stattgefunden, als der Lloyd nicht nur den Frachtenverkehr zwischen Bremen und England den Dampfern der kleinen Gesellschaft überlässt, sondern auch seine bis dahin in dieser Fahrt beschäftigten Dampfer der obengenannten Rhederei verkauft hat. Das Betriebskapital der Dampfschiffahrt „Argo“ soll deshalb von 1 700 000 auf 2 000 000 ₰ erhöht werden. Durch das Einverleiben der Norddeutschen Lloyd-Dampfer in den Schiffspark der Gesellschaft, ist diese vom August an in den Stand gesetzt, dreimal wöchentliche Fahrten nach London und zweimal nach Hull festzusetzen. Es mag hierbei noch bemerkt werden, dass die „Argo“-Kompagnie Dampferverbindungen mit Puerto-Rico, Cuba und New Orleans aufrecht erhält.

Das Prestige Nansen's, des kühnen Nordpolfahrers, dessen Reise-Erlebnisse vor einigen Wochen in allen Zeitungen und Zeitschriften dem lesenden Publikum mitgetheilt wurden, wird, falls die Ballonfahrt Andrées zu einem günstigen Resultat führt, einen, wenn nicht vernichtenden, so doch fühlbaren Schlag erhalten. Bekannte Autoritäten auf dem Gebiete der Aeronautik, sowie verschiedene namhafte Gelehrte der meteorologischen und astronomischen Wissenschaft nennen das Unternehmen des todesmuthigen Schweden einen Selbstmordakt und sprechen von Andrée bereits wie von einem Toten. — Bekanntlich trat der kühne Luftschiffer mit zwei Begleitern am 11. d. M. bei S. S. W.-Wind unter lebhaften Kundgebungen der Anwesenden auf Spitzbergen seine gefährliche Reise an. Nach der noch am 14. d. M. in hohen Breiten herrschenden Windrichtung zu urtheilen, hat der Ballon die Richtung über Ostsibirien angenommen, die Entfernung zwischen dieser Küste und dem Nordpol beträgt ca. 1150 Seemeilen. Als nächste Möglichkeit kommt der Weg zur Samojedenhalbinsel, deren Westküste das Karische Meer begrenzt, in Betracht. Dieser Weg

ist etwa 1000 englische Meilen lang. Endlich kann der Ballon an die Küste von Alaska, Nordamerika, getrieben werden, in welchem Falle der Ballon etwa 1200 englische Meilen zurückzulegen hätte. Die längste Reise würde demnach, vorausgesetzt, dass der Ballon die Richtung über den Nordpol oder dessen Nähe einschlägt, ungefähr 1800 englische Meilen umfassen. Die mittlere Geschwindigkeit, die der Andrée'sche Polarballon machen kann, war ursprünglich unter Berücksichtigung der Reibung der als Bremse gedachten Schlepptaue, auf  $14\frac{1}{2}$  Knoten angesetzt und bei dieser Geschwindigkeit würde die Reise von Spitzbergen bis zur Beringstrasse etwa sechs Tage dauern. Nun besagt eine, sonst nicht wieder bestätigte Mittheilung einer deutschen Zeitung, die drei Schlepptaue seien auf Spitzbergen bei der Auffahrt vergessen. In dem Falle würde die Reise natürlich weit schneller von Statten gehen, sodass uns vielleicht in nächster Zeit die angenehme Aufgabe zu Theil würde, unseren Lesern Näheres über den Verlauf der Expedition mittheilen zu können.

Die italienische Regierung hat der Deputirtenkammer einen Hafenerweiterungs- und Verbesserungsentwurf der Stadt Genua vorgelegt, und die Kosten dieser Arbeiten auf 13 500 000 Lires festgesetzt. Diese Summe wird, um das Staatsbudget nicht mit einmal übermässig zu belasten, in einem Zeitraum von 18 Jahren bezahlt werden. Sollte jedoch, wie man in italienischen Regierungskreisen hofft, die Stadt den ganzen Betrag dem Staat leihweise vorschliessen, so wäre an eine Beendigung der Arbeiten innerhalb 6 bis 7 Jahren zu denken. Es wird beabsichtigt, den Entwurf beiden Häusern noch während der jetzigen Session vorzulegen: man hofft eine anstandslose Bewilligung.

### Das Chronometer im Dienste der Segelschiffahrt.

In einer früheren Arbeit (Siehe „Hansa“ 1896, No. 16 und 17) habe ich nachzuweisen versucht, dass unsere modernen Chronometer, wie sie von den besseren Firmen geliefert werden, bis zu einem hohen Grade von Genauigkeit die mittlere Greenwicher Zeit richtig anzugeben vermögen, und dass ein tüchtiger Dampfer-Kapitän, der seinem Chronometer stets die gebührende Aufmerksamkeit schenkt und keine ihm gebotene Gelegenheit versäumt, seinen Stand und Gang zu berichtigen, nur während weniger Tage darauf angewiesen ist, sich auf den regelmässigen Gang desselben zu verlassen, so dass auch eine nach heutiger Auffassung recht bedeutende Gangänderung bei umsichtiger Leitung keine ernsthafte Gefahr für die Sicherheit des

Schiffes zur Folge hat. Betrachten wir nun, wie sich die Sache bei den Segelschiffen verhält.

Die Länge des Schiffsorts wird bekanntlich auf hoher See durch Vergleichung der mittleren Ortszeit mit der mittleren Greenwicher Zeit gefunden, die letztere liefert das Chronometer, die erstere muss aus der beobachteten Höhe eines Gestirns durch Rechnung gefunden werden, wozu ausserdem eine genaue Kenntniss der geographischen Breite und der Deklination des beobachteten Gestirns im Augenblick der Beobachtung erforderlich ist. Es leuchtet ein, dass somit ein Fehler in der mittleren Ortszeit einen ebenso grossen Einfluss auf die Länge haben wird, wie ein gleicher Fehler in der mittleren Greenwicher Zeit: da nun das Besteck auf Segelschiffen aus Gründen, die wir sogleich besprechen werden, in der Regel viel unsicherer sein wird, als auf Dampfern, so folgt daraus, dass, unter sonst gleichen Verhältnissen, Längenbestimmungen auf Dampfern genauere Resultate liefern, als auf Segelschiffen.

Wie bereits erwähnt, sind Breite, Declination und Höhe die Argumente, aus denen der Stundenwinkel ( $t$ ) berechnet und die mittlere Ortszeit gefunden wird, sie bezw. ihre Complementary sind Bestandtheile des nautisch-astronomischen Dreiecks zwischen Zenith, Pol und Gestirn. Ist nun eins, oder sind gar mehrere der erforderlichen Bestimmungsstücke fehlerhaft, so ist bedenklich, dass auch die mit der peinlichsten Genauigkeit durchgeführte Berechnung keinen richtigen Stundenwinkel, mithin auch keine richtige Ortszeit liefern kann. Nun lehrt aber die Wissenschaft, dass einmal nicht alle Bestimmungsstücke in gleicher Weise das Resultat beeinflussen, sodann dass sie zu verschiedenen Zeitpunkten verschiedenartig wirken, und desshalb ist es für den Nautiker von hohem Werth genau zu wissen, welche Argumente den grössten Einfluss haben und zu welcher Zeit sie den kleinsten Fehler im Resultat der Rechnung erzeugen.

Was die Declination des beobachteten Gestirns anbetrifft, so kann man diese mit Hilfe des nautischen Jahrbuchs immer so genau finden, dass die etwaige Ungenauigkeit, die ihr noch anhaftet, nur einen unmerklichen Fehler in dem damit berechneten Stundenwinkel zu erzeugen vermag, da man die zu ihrer genauen Interpolation erforderliche mittlere Greenwicher Zeit immer mit einer hierzu hinreichenden Genauigkeit kennt.

Anders ist es mit der geographischen Breite, die mit Hilfe des an Bord geführten Tagebuchs durch Koppelung der gesegelten Kurse und Distanzen gefunden wird. Hier ist nun zunächst in Erwägung zu ziehen, wie genau es auf einem Segelschiffe überhaupt möglich ist diese für die Berechnung der geographischen Breite so wichtigen Elemente festzustellen. Der Kurs wird vom Ruders-



mann nach dem Kompass, nehmen wir an, recht gut gesteuert, so werden wir dem Manne schwerlich ein Unrecht zufügen, wenn wir behaupten, dass trotzdem auf eine Unsicherheit bis zu  $\frac{1}{4}$  Strich gerechnet werden muss; jedenfalls wird sie noch erheblich grösser, wenn ein Lehrling am Ruder steht, oder wenn bei unstetigem Winde „beim Winde“ gesteuert wird. In letzterem Falle geht aber das Schiff gar nicht einmal dahin, wohin sein Steven zeigt, sondern wird durch den Druck des Windes und der See von seinem anliegenden Kurse abgetrieben. Diese sogenannte Abtrift wird in der Regel durch Schätzung gefunden, indem der wachhabende Officier nach Augenmaass den Winkel bestimmt, den das Kielwasser mit der verlängert gedachten Mittschiffslinie bildet. Dass hierbei leicht ein Irrthum von  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  Strich begangen werden kann, namentlich wenn die Abtrift gross ist, wird kein Fachmann in Abrede stellen. Nun aber kommt auf einem eisernen Schiffe noch als dritter Störenfried die magnetische Einwirkung des Eisens auf den Kompass, die Deviation, hinzu. Jeder Schiffsführer weiss wie tückisch dieser Geselle den Kompass beeinflusst, so jeder Gewaltmaassregel und jeder Berechnung spottend, dass nur eine fortwährende Kontrolle durch Beobachtung seinen Einfluss unschädlich zu machen im Stande ist; dennoch zeigt es sich trotz dieser leider zu oft, dass selbst bei der grössten Sorgfalt ein Fehler im Kurse bis zu  $\frac{1}{4}$  Strich nicht zu vermeiden möglich ist. In Anbetracht dieser Thatsachen kann es nicht befremden, wenn die Unsicherheit des gutgemachten missweisenden Kurses auf Segelschiffen, wie er im Tagebuche aufgezeichnet ist, unter ungünstigen Verhältnissen leicht  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Strich betragen kann.

Die gesegelte Distanz wird theils durch das Handlogg, theils durch das Patentlogg bestimmt; dass das letztere den Vorzug verdient, weil von ihm die ganze, thatsächlich durchlaufene Distanz angegeben wird, wogegen das Handlogg nur die Fahrt des Schiffes während des Loggens anzeigt, die hiernach ermittelte Distanz also nur unter der Voraussetzung als richtig angesehen werden darf, wenn das Schiff auch in der Folgezeit mit derselben Geschwindigkeit gleichmässig weiter fährt, was bei einem Segelschiffe nur selten zutrifft, ist allgemein bekannt. Aber das Patentlogg ist auch nicht fehlerfrei, wiederholte Versuche haben ergeben, dass diese Loggs unter normalen Verhältnissen die Distanz auf 5 bis 7% ungenau angeben, in der Regel zu gross, dass sie bei langsamer Fahrt völlig unzuverlässig werden, da sie dann die bei ihrer Konstruktion vorausgesetzte horizontale Lago im Wasser wegen ihres erheblichen Gewichts aufgeben, und endlich leicht durch Seetang, der sich in den Flügeln festsetzt, sowie durch im Wasser treibende Gegenstände, die beim Anstossen ihre Flügel ver-

biegen, völlig ausser Thätigkeit gesetzt werden. Diese Erwägungen lassen unschwer erkennen, dass auf Segelschiffen die im Tagebuch verzeichnete Distanz, selbst unter günstigen Verhältnissen, gar leicht mit einem Fehler von 5 bis 7% behaftet sein kann.

Aus Kurs und Distanz finden wir die veränderte Breite und Länge mit Hülfe der Koppeltafel, diese wird an die verlassene Breite und Länge richtig angebracht, wodurch bekanntlich der Schiffsort für einen gegebenen Augenblick erhalten wird. Für uns ist augenblicklich die erreichte Breite am wichtigsten, weil wir mit ihr aus der beobachteten Höhe die Länge berechnen wollen. Untersuchen wir also, welche Unsicherheit in ihr aus den Fehlern, mit denen Kurs und Distanz behaftet sind, entstehen können.

In den folgenden Tafeln A und B sind die Fehler in der durch Koppelung gefundenen Breite angegeben unter der Voraussetzung, dass der Kurs um  $\frac{1}{4}$  Strich und die Distanz um 5% fehlerhaft sei, und zwar enthält Tafel A die Fehler bei zu kleinem, Tafel B diese bei zu grossem Kurswinkel; die mit a überschriebenen Spalten enthalten den Breitenfehler für eine nach dem Logg gutgemachte Distanz von 100mal, wenn sie 5% zu klein ist, die b Spalten denselben Fehler, wenn sie um 5% zu gross ist.

Tafel A.

Tafel B.

Kurs- winkel	a.	b.	Kurs- winkel	a.	b.
0 str.	4,5	5,5	$\frac{1}{2}$ str.	5,5	4,5
$\frac{1}{4}$ „	3,5	6,3	1 „	6,4	3,6
1 „	2,4	7,2	$1\frac{1}{2}$ „	7,3	2,5
$1\frac{1}{2}$ „	1,3	7,9	2 „	8,1	1,5
2 „	0,2	8,6	$2\frac{1}{2}$ „	8,8	0,4
$2\frac{1}{2}$ „	0,9	9,2	3 „	9,5	0,7
3 „	1,9	9,7	$3\frac{1}{2}$ „	10,0	1,7
$3\frac{1}{2}$ „	3,1	10,1	4 „	10,5	2,7
4 „	4,1	10,4	$4\frac{1}{2}$ „	10,8	3,8
$4\frac{1}{2}$ „	5,1	10,6	5 „	11,0	4,7
5 „	6,1	10,8	$5\frac{1}{2}$ „	11,2	5,7
$5\frac{1}{2}$ „	6,9	10,7	6 „	11,2	6,5
6 „	7,8	10,7	$6\frac{1}{2}$ „	11,2	7,4
$6\frac{1}{2}$ „	8,5	10,5	7 „	11,0	8,1
7 „	9,2	10,2	$7\frac{1}{2}$ „	10,7	8,7
$7\frac{1}{2}$ „	9,8	9,8	8 „	10,3	9,3

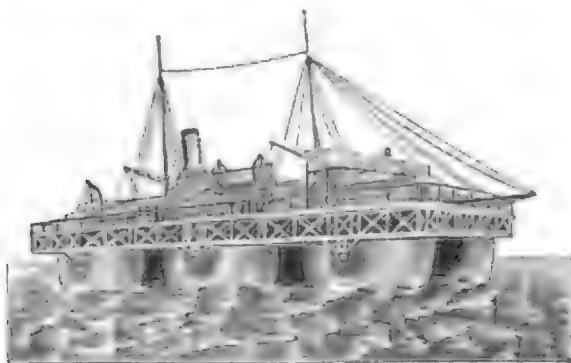
### Der Rollendampfer „Ernest Bazin“.

Die grösste Umwälzung im Wesen der Schifffahrt entstand durch Einführung des Dampfes als Fortbewegungskraft, anstatt der bis dahin üblichen Segel. Fand diese Neuierung auch erst längere Zeit nach Erscheinen des ersten durch Dampf getriebenen Schiffes bei den Schifffahrttreibenden allgemeinen Eingang, so war dieser Aufschub vielfach dem konservativen Wesen der Rheder und der sie berathenden Seeleute zuzuschreiben, die nicht

immer bereit sind, jeder Neuerung und Erfindung offen die Arme entgegen zu halten. Nach eingetretener Ueberzeugung, dem allmählig auf allen anderen Gebieten die Herrschaft behauptenden Dampf nicht länger gleichgiltig gegenüberstehen zu dürfen, zeigte man ein eifriges Bemühen das lang Versäumte durch Zähigkeit und Energie nachzuholen.

Die Raddampfer, die ersten Erzeugnisse des veränderten Schiffstypes machten den Schraubendampfern, die noch heute die Herrschaft führen, Platz. Die Letzteren mussten sich zwar in der Konstruktion ihrer Maschinen vielfach grossen Aenderungen unterwerfen, jedoch das Prinzip, durch eine rotirende Bewegung der Schraube ein Fortbewegen des Schiffes zu erzielen, ist beibehalten. Um eine möglichst schnelle Bewegung der Schraube und eine grosse Steigerung dieser, also eine schnelle Fortbewegung des Schiffsrumpfes, auf die von jeher das Augenmerk der Schiffbauer gerichtet war, zu erzielen, musste die treibende Kraft, also die Schiffsmaschine, bei denkbar grösster Kohlenersparniss, verbessert werden. Hand in Hand mit diesem Bestreben war eine der Hauptfragen, welche der Schiffbau sich stets gestellt hat und noch heute stellt, die nach der zweckmässigsten Form des Schiffskörpers — d. h. man sucht für einen bestimmten sich je nach Zweck und Grösse ohne Weiteres ergebenden Null- oder Hauptspant diejenigen Spantenrisse und Wasserlinien, welche den sich der Fortbewegung eines Schiffes entgegenstellenden Widerstand auf ein Minimum reduzieren.

Die Erfüllung dieser Voraussetzungen glaubte der Franzose Kapitän Ernest Bazin gefunden zu haben, als er vor beinahe einem Vierteljahrhundert eine Schiffsförm aufstellte, die den Widerstand des Wassers vermindern und demnach eine grössere Geschwindigkeit ohne erheblichen Kostenaufwand ermöglichen sollte. Der Erfinder hatte sich im Prinzip die Aufgabe gestellt, den Nullspant eines Schiffes an sich zu verringern, d. h. den Nullspant eines kleineren Schiffes auf ein grösseres anzuwenden. Unter diesen, von der gewöhnlichen Bauart abweichenden Verhältnissen musste gleichsam ein Ersatz für das fehlende „Displacement“ geschaffen werden. Bazin hat dieses dadurch zu erreichen versucht, dass er den Rumpf des Schiffes an drei Stellen durchbrach und in jeder Oeffnung eine eigenthümliche, nach der Form des Hauptspantes gestaltete Walze anbrachte. Diese drei schwimmenden Walzen, wenn man sie so nennen darf, mussten natürlich hohl und wasserdicht sein und stellten in ihrer Gesamtheit das fehlende Displacement, d. h. den zur Tragkraft nöthigen Raum dar. Gibt man den Walzen eine



rotirende Bewegung so zeigt die Theorie und die Praxis bestätigt es, dass der ihrem Nullspant entsprechende Widerstand nicht nur verschwindet, sondern den Walzen die Möglichkeit verleiht, mitwirkend die Geschwindigkeit zu erhöhen. Wir glauben uns damit hinreichend über die Art und Weise erklärt zu haben, wie Bazin seine Idee, den Schiffswiderstand durch Verminderung des Hauptspantes zu verringern, zur Verwirklichung brachte, wir glauben dies besonders deshalb, weil in den Zeitschriften und Zeitungen aller maritimen Länder, wie auch in unserer Zeitschrift dieses Thema wiederholt behandelt

ist. Hat je eine Neuerung oder Erfindung Veranlassung zu Auseinandersetzungen gegeben, so war es die Idee Bazins, obgleich nicht einmal das erste Projekt dieser Art. Die ersten Versuche datiren zurück bis zum Jahre 1854, als in Gillingham in der Nähe von Chathan ein Schiff von dem damals noch im Schoosse der Zukunft ruhenden Typ „Ernest Bazin“ konstruirt wurde. Die Plattform trug die Kessel und Maschinen und ruhte auf zwei cylindrischen Räderpaaren, je zwei an einer Achse. Der Versuch, das Boot nur durch die Rotation der Rollen, ohne weitere treibende Kraft vorwärts zu bewegen, musste aufgegeben werden, weil seine Ausführung in das Gebiet der Unmöglichkeit reichte.

Das reservirte Benehmen, welches Bazin überall empfing, sowie er sein Projekt zur Sprache brachte und sowie er sich an Regierungen oder grosse Kapitalisten wandte, um sie zum Bau des Rollschiffes zu bewegen, hatte seinen Grund in den noch in Erinnerung stehenden missglückten Versuchen des vorhererwähnten, in Gillingham vom Stapel gelaufenen Schiffes; denn man scheute sich, Geld und Zeit an ein unausführbares Problem zu vergeuden. Schliesslich gelang es Bazin, wie wohl noch allen in Erinnerung steht, das französische Marineministerium für seine Erfindung zu interessiren und der Anfang des Baues begann auf den Cail-Eisenwerken in St. Denis. Am 19. August vorigen Jahres lief das eigenthümliche Fahrzeug glücklich vom Stapel und wurde nach Rouen geschleppt, wo es fertiggestellt wurde, um, wie Anfangs beabsichtigt war, im October seine Probefahrt zu machen. Diese verzögerte sich infolge verschieden eingetretener Wiederwärtigkeiten, die hauptsächlich beim ersten Versuch der Drehung der Rollen eintraten, denn das Wasser blieb beim Rotiren an den Rollen haften oder wurde theils nach hinten, vom ersten Roller auf den zweiten und von diesem auf den letzten geworfen. Nachdem dieser Uebelstand gehoben, machte das Schiff Ende April seine erste Tour in See und entwickelte bei der Probefahrt eine Fahrgeschwindigkeit von 6 Meilen statt der erhofften 30. Immerhin war man, wie französische Zeitungen berichteten, mit dem Resultat sehr zufrieden, da die See sehr hohl lief und die Maschine des Schiffes nicht mehr als halbe Kraft gelaufen hatte. Sechs Wochen lang nach dieser Probefahrt herrschte über das Rollenboot „Ernest Bazin“ ein recht bedenkliches Stillschweigen. Schliesslich vor einigen Wochen wurde von Havre, wo das Fahrzeug liegt, Folgendes berichtet. „Nach einer Ruhe von einem Monat in dem Bassin Bellot, welche man dazu benutzt hat, einige Abänderungen an den Maschinen vorzunehmen und die hohlen Tragkörper, die Rollen, überall genau nachzusehen und zu untersuchen, hat der „Ernest Bazin“ jetzt den Hafen von Havre wieder verlassen, um seine Probefahrten fortzusetzen. Das sonderbare Fahrzeug machte auf der grossen Rhede einige Bewegungen, kehrte jedoch nachmittags 4 Uhr in den Hafen zurück.“ Also wir sind abermals auf das Warten angewiesen. Jedenfalls wird eines Tages die Ueberraschung eine um 50 grössere sein, wenn die von Bazin prophezeite Fahrgeschwindigkeit wirklich erzielt ist.

## Gerichtsentscheidungen.

**Anspruch auf Hilfslohn, wenn ein Schiff einem anderen Schiffe derselben Rhederei Hilfe in Seenoth geleistet hat — Bemessung der Höhe des Hilfslohnes. — Anfechtung des während der Gefahr abgeschlossenen Hilfslohnvertrages wegen Uebermaasses.**

Die klagende Gesellschaft ist Eigenthümer und Rheder der beiden Dampfschiffe „Thuringia“ und „Valesia“. Erstere, geführt von dem beklagten Schiffer Knuth, war am 3. Februar 1896 von Port au Prince nach Petit Goave gegangen, wo Kaffee geladen wurde. Am 5. Februar, Nachmittags 6 Uhr 10 Min., setzte die „Thuringia“ ihre Reise fort nach Gonaives.

Um diesen Hafen zu gewinnen, musste die vorgelagerte Felseninsel Gonave in nordwestlicher Richtung umateuert werden. Hierbei gerieth die „Thuringia“ zu nahe an die der Südseite von Gonave vorgelagerten Korallenriffe und lief am 5. Februar Abends 9 Uhr 10 Min. etwa, auf. Die sofort angestellten Versuche, wieder loszukommen, waren vergeblich. Am nächsten Morgen wurde die Lage der „Thuringia“ ausgelothet und festgestellt. Sie war auf einen Riffsattel gelaufen, auf dem nur  $9\frac{1}{2}$ –10 Fuss Wasser standen, während weiter nach vorn 21 Fuss, weiter nach hinten 25 Fuss Wasser gefunden wurden. Da die „Thuringia“ vorn einen Tiefgang von circa 15 Fuss hatte, war sie bis zum vorderen Drittel, wo sie aufsass, etwa 5 Fuss aufgebäumt, während die hinteren zwei Drittel des Schiffskörpers in genügend tiefem Fahrwasser lagen. Die See war ruhig. Im vordersten Raume wurden 5 Zoll englisch Wasser gefunden, welches geleert wurde. Pro Stunde sammelte sich im Vorderraum, welcher keinen doppelten Boden hatte,  $\frac{1}{2}$  Zoll Wasser. Im Laufe des 6. Februar wurden alle möglichen Manöver gemacht, um von dem Riff herunter zu kommen. Aus dem Vorderraum wurde Ladung nach hinten gebracht. Die Anker wurden ausgebracht und auf sie gebiegt unter gleichzeitigem fortwährendem Rückwärtsarbeiten der Maschine, aber alles ohne jeglichen Erfolg. Das Schiff bewegte sich zwar seitwärts hin und her und wurde einen Strich nach Norden gedreht, blieb aber auf dem Felsen. Um 6 Uhr Abends wurde daher mit dem Werfen von Ladung aus Raum I und II begonnen. Es waren schon ca. 1600 Sack Kaffee und Cacao geworfen, als um 10 Uhr Abends ein anderer Dampfer, die „Valesia“, in Sicht kam und die Nothsignale der „Thuringia“ bemerkte. Darauf wurde das Werfen der Ladung eingestellt.

Die „Valesia“ kam von Port au Prince und wollte nach nach Mexico. Während sie sonst südlich von den südlich von Gonave liegenden Pirogues-Felsen ihren Kurs zu nehmen pflegt war sie dieses Mal, weil das Wetter schön war, nördlicher gesteuert und bekam so die „Thuringia“ in Sicht. Von dieser ging der erste Steuermann Käding in einem Boot an Bord der „Valesia“ und machte dem Kapitän Schülke Mittheilung von der Lage der „Thuringia“. Schülke liess sich durch Käding zur „Thuringia“ bringen, wo er mit Kapitän Knuth die Sachlage besprach und mündlich einen Vertrag über die zu leistende Hülfe schloss, wonach er sich ein Drittel des Werthos von Schiff und Ladung als Lohn ausbedang. Dann liess Schülke sich wieder zur „Valesia“ bringen, welche die Nacht in der Nähe der Unfallstelle blieb. Schülke concipirte jetzt den Vertrag, die sogenannte Bergungsacte, welche sein Proviandmeister Conrad ins Reine schrieb.

Die Bergungsacte hatte folgenden Inhalt: „Kapitän Schülke verpflichtet sich, der gestrandeten „Thuringia“ mit der „Valesia“ Hülfe und Assistenz zu leisten, um den Dampfer zu retten. In Anbetracht der gefährlichen Stelle, woselbst die „Thuringia“ gestrandet ist und der gefährlichen Annäherung, welche nur unter grosser Vorsicht und nur mit grosser Gefahr für die „Valesia“ und deren Ladung zu bewerkstelligen ist, sowie auch weil in Folge des Erscheinens der „Valesia“ das Ueberbordwerfen der werthvollen Ladung eingestellt ist, bewilligt Kapitän Knuth der „Valesia“, Kapitän Schülke, ein Drittel vom Werthe des geborgenen Schiffes und der Ladung als Bergelohn.“

Am 7. Februar, noch vor 6 Uhr Morgens, setzte Kapitän Schülke Boote aus, lothete das Riff und die Stelle, wo die „Valesia“ hinlegen sollte, aus und legte dort Bojen. Dann wurde die „Valesia“ in die Kiellinie der „Thuringia“ gebracht und vor Anker gelegt. Von dem Heck der „Thuringia“ wurden zwei elfzöllige Manillatrossen und eine schwere Stahltrosse auf die „Valesia“ hinübergebracht. Als diese Verbindung zwischen beiden Schiffen um 9 Uhr Morgens hergestellt war, liess man die Maschinen, deren Dampf auf die höchste Spannung gebracht war, angehen. Die „Thuringia“ arbeitete volle Kraft rückwärts und hievte auf die Anker; die „Valesia“ ging

volle Kraft vorwärts. Die beiden Kapitäne leiteten diese Manöver von Booten aus. Nach 10 Minuten brachen die beiden Manillatrossen und machten die Schraube der „Thuringia“, welche noch unverändert festsass, unklar. Als so der erste Versuch missglückt war, wollte Schülke ihn nicht erneuern, sondern lieber Leichter herbeizuschaffen suchen. Auf Drängen von Knuth entschloss er sich aber zum Bleiben. Nachdem die Schraube der „Thuringia“ wieder klar gemacht war, wurden die beiden Schiffe durch zwei schwere Stahlschlepper, welche um den Grossmast der „Thuringia“ gelegt wurden, verbunden und dann nochmals mit voller Maschinenkraft vor- resp. rückwärts gearbeitet. Nach 5 Minuten gelang es jetzt, die „Thuringia“ von dem Felsattel herunter in das tiefe Wasser zu ziehen. Darauf ist die Bergungsacte an Bord der „Thuringia“ unterzeichnet worden, worauf sich die beiden Schiffe trennten. Die „Thuringia“ ging nach St. Thomas, um ihren Schiffsboden untersuchen zu lassen, da sie jetzt im Raum 1 stündlich etwa 5 Zoll Wasser machte. Die Untersuchung in St. Thomas am 10. Februar ergab, dass der Schiffsboden vorn an Backbord in einer Länge von 20 Fuss eingedrückt war und dass 7 Spanten zerbrochen waren. Nach provisorischer Reparatur und Löschung eines Theils der Ladung hat die „Thuringia“ dann die nach Hamburg bestimmte Ladung glücklich hierher gebracht. In Hamburg wurde der Werth des Schiffes auf  $\mathcal{A}$  126 000, der Werth der Ladung auf circa  $\mathcal{A}$  1 300 000 ermittelt.

Auf Grund dieser Vorgänge hat die Eigenthümerin und Rhederin der „Valesia“ beim L. G. Hamburg gegen den Kapitän Knuth „für sich und als Führer des Dampfers „Thuringia“ eine Klage erhoben, mit welcher sie  $\mathcal{A}$  475 333.33 nebst Processzinsen fordert. Die persönliche Haftung des Beklagten ist darauf gegründet worden, dass er die Ladung den Empfängern ausgeliefert habe, ohne der Klägerin Sicherheit stellen zu lassen. Der Beklagte hat die Abweisung dieser Klage beantragt, indem er seine persönliche Haftung bestritt, da er der Klägerin genügende Sicherheit für die Ladung habe bestellen lassen, im Uebrigen aber keine Bergung, sondern nur eine Hülfeleistung seitens der „Valesia“ stattgefunden habe und das unter so günstigen Umständen, dass eine Belohnung von  $\mathcal{A}$  20 000 reichlich sein werde. Das L. G. Hamburg K III f. H. hat, nachdem es einige Zeugen vernommen und den Beklagten persönlich gehört hatte, durch Urtheil vom 7. Januar 1897 den Beklagten als Führer der „Thuringia“ verurtheilt, der Klägerin  $\mathcal{A}$  100 000 zu zahlen und ein Fünftel der Kosten des Rechtsstreits zu tragen, im Uebrigen ist die Klage abgewiesen unter Belastung der Klägerin mit den restlichen Kosten.

Das O. L. G. II. erkannte am 24. April 1897 dahin, dass Beklagter in seiner Eigenschaft als Führer der „Thuringia“ verurtheilt werde, der Klägerin  $\mathcal{A}$  100 000 nebst  $6\frac{1}{2}\%$  Zinsen vom Klagetage zu bezahlen. Von den Processkosten sind der Klägerin  $\frac{2}{3}$ , dem Beklagten  $\frac{1}{3}$  auferlegt. Die weiter zu untersuchende Klage gegen den Beklagten in seiner Eigenschaft als Führer der „Thuringia“ wird gestützt auf eine Bergung, worüber ein Vertrag zwischen den beiderseitigen Schiffsführern geschlossen worden sei, den Beklagter nach beendeter Gefahr anerkannt habe. Der Beklagte dagegen erachtet, dass es sich nur um eine Hülfeleistung in Seenoth gehandelt habe, über die zwar ein Vertrag geschlossen sei, der aber weder anerkannt worden noch überhaupt rechtsgültig sei, weil ihn zwei Schiffer desselben Rheders geschlossen hätten, und der jedenfalls der Anfechtung wegen erheblichen Uebermasses des ausbedungenen Lohnes unterliege.

Dass es sich hier nicht um eine Bergung handelt, liegt klar. Zwar ist das über die Leistungen der „Valesia“ errichtete von den Schiffen unterzeichnete Schriftstück Bergungsacte betitelt und in demselben ein Bergelohn ausbedungen. Andererseits wird aber auch darin gesagt, dass die „Valesia“ der „Thuringia“ die grösstmögliche Hülfe und Assistenz leisten solle, um Schiff und Ladung zu retten. Entscheidend ist aber



nicht, was die beiden Schiffer in der fraglichen Acte gesagt haben, sondern was geschehen ist.

Den über diese Hülfeleistung geschlossenen Vertrag erachtet Beklagter für nicht rechtsgültig, weil er von den Führern zweier Schiffe eines und desselben Rheders geschlossen sei. Dass zwei Schiffer verschiedener Rheder einen derartigen Vertrag rechtsverbindlich schliessen können, welcher dem helfenden Theil an den geretteten Gegenständen das Pfandrecht des Art. 753 gewährt, unterliegt keinem Zweifel. Ebenso hat der Beklagte nicht bestritten — sondern auch durch Nichtanfechtung des landgerichtlichen Urtheils bis zur Höhe von  $\text{A } 20\,000$  thatsächlich anerkannt — dass ein Rheder durch die Thatsache, dass eines seiner Schiffe seinem anderen in Seenoth hilft, daran Schiffsgläubigerrechte (Art. 757 No. 5) erwirbt, als richtig anerkannt wird. Diese beiden Sätze zwingen aber zu dem Schluss, dass auch ein Schiff mit einem anderen Schiff desselben Rheders einen gültigen Hülfeleistungsvertrag schliessen kann.

Dem weiteren Angriffe des Beklagten, dass dieser Vertrag, wenn er schon rechtsgültig sei, der Anfechtung gemäss Art. 743 H. G. B. unterliege, sucht Klägerin damit zu begegnen, dass sie behauptet, der Vertrag sei nach erledigter Seenoth vom Beklagten als verbindlich anerkannt worden, wodurch sein etwaiges Anfechtungsrecht untergegangen sei. Im vorliegenden Falle muss aber verneint werden, dass die behauptete Anerkennung stattgefunden hat. Nach bestandener Gefahr ist am 7. Februar weiter nichts geschehen, als dass der Beklagte, der schon Abends zuvor den Vertrag mündlich geschlossen hatte, die mit dessen Inhalt übereinstimmende sog. Bergungsacte unterschriftlich vollzogen hat, in Uebereinstimmung mit dem Eingang dieses Schriftstückes: „Von den Schiffsführern . . . ist am heutigen Tage nachstehender Bergungscontract unterzeichnet worden“. Damit hat der Beklagte zwar anerkannt, dass er einen Vertrag dieses Inhalts geschlossen hatte. Er hat aber dadurch, dass er dem berechtigten Verlangen des anderen Theils nach einem solchen Beweisstücke nachkam, nicht auf sonstige Rechte, insbesondere das Anfechtungsrecht verzichtet. Einer Reservation desselben vor der Unterzeichnung bedurfte es nicht, weil der Inhalt des Schriftstückes in keinerlei Weise andeutet, dass etwas anderes bezweckt sei, als die nachträgliche schriftliche Niederlegung des Inhaltes eines mündlich geschlossenen Vertrages. Dieser Gedanke ist so sehr festgehalten, dass in der Urkunde immer nur davon geredet wird, was geschehen soll, obwohl doch schon die Hülfe geleistet war. Ein Beweis, wie wenig gerade der Vertreter der Klägerin, Kapitän Schülke, daran gedacht hat, dass eine nachträgliche Anerkennung von schon Geschehenem bezweckt war!

Es ist daher auf die wesentlichste Vertheidigung des Beklagten einzugehen: die Anfechtung des während der Gefahr geschlossenen Hülfslohnvertrages wegen erheblichen Uebermasses. (Art. 743 H. G. B.)

Die Zeit, welche voraussichtlich zu verwenden war. Kapitän Schülke hat nicht nur damit gerechnet, dass das Herabziehen der „Thuringia“ sich nicht so schnell werde bewerkstelligen lassen, sondern auch damit, dass dies nicht ohne Weiteres möglich sein werde. Er hatte sich daher auch verpflichtet, eventuell, wenn erforderlich, Leichter von irgend einem Hafen zu holen, was schon beim nächsten Hafen (Port au Prince) 16 Stunden in Anspruch genommen haben würde, wie der Steuermann Kading bezeugt. Weiter hatte sich Schülke verpflichtet, eventuell die Ladung allein zu bergen durch Uebernahme derselben in die zu beschaffenden Leichter resp. in die nicht volle „Valesia“ und „dann die Bergung fortzusetzen“ d. h. weitere Versuche zu machen, das geleichterte Schiff abzubringen und es, wenn seine eigene Kraft nicht reichen sollte, in einen sicheren Hafen zu schaffen.

Die voraussichtlichen Aufwendungen der „Valesia“ waren ein grösserer Kohlenverbrauch und übermässige Anstrengung

der Maschine und Kessel. Auch mit dem Brechen von Trossen durfte man rechnen, wie ja denn auch solche, allerdings der „Thuringia“ gebürige, gebrochen sind.

Die Besatzung der „Valesia“ lief voraussichtlich keine Gefahr, denn das Wetter war schön und man war in der Nähe von Land, so dass selbst im schlimmsten Falle, dem der Strandung der „Valesia“ bei ihrem Rettungsversuche, kein Menschenleben riskirt wurde.

Dagegen liefen die „Valesia“ selbst und ihre Ladung erhebliche Gefahr. Ein plötzliches Versagen der Maschine oder das Reissen der Trossen an einer Seite oder eines Ankers in einem Augenblick, wo mit voller Kraft vorwärts gearbeitet und auf die Anker gehievt wurde, konnte das Schiff seitwärts schlenndern und auf die Riffe werfen. Dazu kommt, dass am Abend des 6. Februar, als der Vertrag geschlossen wurde, noch nicht zu überblicken war, wie das von der „Valesia“ zu benutzende Fahrwasser beschaffen sein werde. Es erscheint daher glaubhaft, wenn Kapitän Schülke deponirt, dass er sein Schiff, welches mit Ladung nach seiner Angabe einen Werth von ca. 2 Millionen nach Meinung des Beklagten einen Werth von nur eine Million repräsentirte, nicht riskirt hätte, wenn es sich nicht um einen Kompagnie-Dampfer gehandelt hätte.

Noch viel grösser war die Gefahr, in welcher die „Thuringia“ sich befand. Sie war auf ein sattelförmiges Korallenriff aufgelaufen. Zu zwei Drittel der Schiffslänge befand sie sich hinten im genügend tiefen Fahrwasser, während das vordere Drittel etwa fünf Fuss aufgebäumt war. Da der vordere Schiffsboden nicht doppelt war, so bestand die Gefahr, dass das Schiff durchbrechen werde. Eine Beschädigung — welche später in St. Thomas dahin festgestellt worden ist, dass vorn an Backbord der Boden in einer Länge von 20 Fuss eingedrückt war und sieben Spanten gebrochen waren — hatte der Schiffskörper schon erlitten, denn in den Vorderraum drang stündlich  $\frac{1}{2}$  Zoll Wasser. In Folge dessen entschloss sich der Beklagte, das Schiff zu leichtern und liess aus den Vorderräumen Ladung werfen. In vier Stunden sind 1600 Sack Kaffee und Cacao geworfen, d. h. ein Object von circa  $\text{A } 160\,000$ , wie es klägerischerseits ohne Widerspruch des Beklagten und offenbar auch im Grossen und Ganzen richtig taxirt ist. Die Absicht des Beklagten ging dahin, diese Aufopferung der Ladung fortzusetzen, welche aber, sobald die „Valesia“ erschien, sistirt wurde. Diese ganze Situation hat namentlich der Beklagte als höchst gefährlich aufgefasst und ebenso sein erster Steuermann, welcher sich nicht einmal von dem Werfen der ganzen Ladung Erfolg versprach. Wie ernst namentlich der Beklagte seine Lage ansah, beweist sein Verhalten nach dem ersten misslungenen Abschleppungsversuche der „Valesia“. Als Kapitän Schülke jetzt aussortete, es werde wohl richtiger sein, Leichter zu holen, hat der Beklagte ihn zum nochmaligen Versuch gedrängt, weil er nicht glaubte, dass das Schiff sich so lange halten werde, bis Leichter beschafft seien.

In dieser Instanz hat der Beklagte noch behauptet, dass die „Valesia“ gar nicht der „Thuringia“ erfolgreiche Hülfe geleistet habe, weil es geradezu unmöglich sei, ein auf Korallenklippen festsetzendes Schiff herunterzuziehen. Die „Thuringia“ sass aber nur an einer Stelle ihres Körpers fest auf einem Sattel, dessen Grund aus Korallen und Sand bestand und daher eine Unterlage bot, welche das Schiff weder tief einsinken liess, noch seinen Boden schwer verletzte, sondern es allerdings ermöglichte, das vorn aufgebäumte und inzwischen vorn geleichterte Schiff herabzuziehen, wie dies ja denn auch thatsächlich ohne besondere Beschädigung des Schiffsbodens gelungen ist! Da die „Thuringia“ bis zur Ankunft der „Valesia“ schon 24 Stunden aufgesessen hatte, so ist klar, dass sie weder durch eigene Maschinenkraft noch etwa durch die Tiden freigekommen ist. Wenn unter solchen Umständen der Führer der „Valesia“ sich als Lohn ein Drittel des Werthes von Schiff und Ladung

der „Thuringia“ ausbedungen hat, d. h. fast eine halbe Million, so hat er damit allerdings sich der Forderung eines erheblichen Uebermaasses schuldig gemacht.

Die Anfechtung der zugesicherten Vergütung von einem Drittel des Werthes der „Thuringia“ und ihrer Ladung wegen erheblichen Uebermaasses ist begründet, weshalb der Hilfslohn auf das den Umständen entsprechende Maass herabzusetzen ist (Art. 743). Wenn der Beklagte für eine solche entsprechende Belohnung den von ihm jetzt anerkannten Betrag von ₰ 20 000 erachtet, so kommt er zu dieser Summe offenbar nur dadurch, dass er die Hülfeleistung ex post beurtheilt, wonach ja allerdings die „Valesia“ nur wenig Aufwendungen gehabt und Alles sich in einfacher, glatter Weise abgespielt hat. Dieser objektive Standpunkt ist aber nicht berechtigt, weil über die Hülfeleistung ein Vertrag geschlossen war und daher von dem subjectiven Standpunkte der Kontrahenten aus der normale Lohn zu ermitteln ist, wie dies schon unter Bezugnahme auf die reichsgerichtliche Rechtsprechung bemerkt worden ist.

## Vermischtes.

**Die Folgen der Merchandize Marks Act.** Mr. Provand Mitglied des britischen Unterhauses, theilte in einer ausser wählten Gesellschaft Folgendes über die Ausführung und die Wirkung der schon lange in England verwünschten Merchandize Marks Act mit. Der besagte Parlamentarier steht in geschäftlicher Verbindung mit der China und Japan Trading-Compagnie, deren Beschäftigung im Verschiffen britischer amerikanischer und continentaler Güter nach China und Japan zu suchen ist. Im Jahre 1888 verschiffte die Compagnie 102 Kisten Waterbury Clocks mit einem Dampfer von New York nach Shanghai via London. Im letzteren Hafen wurde die Weiterbeförderung seitens britischer Zollbeamte gestoppt, weil den einzelnen Uhren das „nothwendige“ „Manufactured in United States“ fehlte, obgleich jedes einzelne Exemplar den Namen der Stadt in der die Fabrikation stattgefunden, sowie die Firma, welche die Verfertigung ausgeführt, enthielt. Nach längeren Schwierigkeiten durch Vermittelung angesehenen und einflussreicher Personen gelang es die Waaren nach ihrem Bestimmungsorte zu verschiffen. Ein weiterer Fall kurze Zeit darauf betraf 32 Kisten Wagschaalen auch nach Shanghai bestimmt. Die Ablader in New York hatten versäumt das übliche „Manufactured u. s. w.“ darauf vermerken zu lassen. Die Zollbeamten bestanden darauf nur mit diesem Vermerk eine weitere Verschiffung zu gestatten. Da die nachträgliche Eingravirung ohne Schaden für die Gegenstände nicht bewerkstelligt werden konnte, musste von einer Verschiffung nach China Abstand genommen und die Waare ihren Eigenthümern wieder zurückgesandt werden. — Was war die nothwendige Folge dieser beiden Exempel? Die New Yorker Zweiglinie der China und Japan Trading-Compagnie die bis dahin grosse Mengen verschiedener Güter jährlich über England nach dem fernen Osten sandte, schickt seitdem nicht ein einziges Packet mehr. — Dieselbe Firma sorgte früher für umfangreiche Sendungen continentaler Güter nach London als Transitgut, heute gehen die Waaren direkt vom Kontinent; in einzelnen Fällen laufen europäische Dampfer englische Häfen an, um ihre Ladung hier zu vervollständigen. Kann es uns deshalb in Erstaunen setzen, schliesst Mr. Provand, wenn Deutschland direkte Verbindungen mit China, Japan und dem Cap aufrecht erhält und, der Export fremder und colonialer Manufacturwaaren aus britischen Häfen beständig abnimmt?

**Motorbarkassen.** Die mit Motoren betriebenen Schraubenboote haben sich seit etwa acht Jahren im Kleinbetriebe des Wasserverkehrs eingeführt und einigen Hafenplätzen ein ganz neues Gepräge gegeben. Im Hamburger Hafen z. B. beschäftigt der Kleinverkehr etwa 200 Motorboote, die meistens der

Lastenbeförderung dienen. Es sind dies offene Kielboote von 8 bis 10 Meter Länge, zum grössten Theil aus Stahl gebaut, mit 2—4 Tons Ladefähigkeit und einer Maschine bis zu fünf Pferdekraften. Der Anschaffungswerth dieser Boote ist 4 bis 6000 ₰. Andere, etwas eleganter ausgestattete, im Uebrigen nach denselben Spantonrissen gebaute Boote, vielfach mit kleiner Kajüte, die in der Anschaffung im Durchschnitt etwa 1000 ₰ theurer sind, dienen Inspektionszwecken oder vereinigen Inspektion mit Lastenbeförderung. Daneben haben sich auch Schlepper mit Motorenbetrieb im Hafenvorkehr eingeführt und sich bei verschiedenen Gewerbetreibenden und Fabrikanten so gut bezahlt gemacht, dass neuerdings auch grosse Gesellschaften wie u. a. die Hamburg-Amerika Linie den Motorschlepper aufgenommen haben. Diese stärkeren Boote mit Motoren von 10—15 Pferdekraft kosten 10—12000 ₰. Sie haben eine Schleppleistung von 150—200 Tons, also ausreichend, um beladene Leichter gegen Strömung zu schleppen. In der Hauptsache sind es die Wasserbau-Inspektionen, bei welchen diese Boote zum nothwendigen Betriebsinventar gehören, und dort ohne Schwierigkeiten ihren Weg machen. Motorboote haben im Durchschnitt eine Fahrgeschwindigkeit von 10—12 Kilometer in der Stunde. Der Materialverbrauch derselben bewegt sich bei den verschiedenen Systemen zwischen 380 und 700 Gramm Petroleum in der Stunde für die geleistete Pferdekraft. — Dies ist derjenige Punkt, welcher bei der Wahl der Betriebsmaschine von entscheidender Wichtigkeit geworden ist. — Die meisten grossen Maschinenfabriken liefern gut gearbeitete Maschinen, aber dennoch sind nur wenige Motore als lebensfähig im Bootsbetriebe angenommen worden. Es haben sich nur diejenigen Fabriken in diesem Betriebe gehalten, deren System neben geringem Materialverbrauche eine einfache und betriebssichere Konstruktion aufweist. Unter diesen sind für den Betrieb mit Petroleum die Motore der „Leipziger Dampfmaschinen- und Motorenfabrik vormals Ph. Swiderski“ und für den Betrieb mit Benzin diejenigen der Daimler Motoren Gesellschaft in Cannstadt im Bootsbetriebe von Jahr zu Jahr klarer und bestimmter an die erste Stelle getreten, indem sie sich nach jeder Richtung hin durch die praktischen Erfahrungen ausgebildet, und den Bedürfnissen des Bootsbetriebes angepasst haben.

**Schiffbau.** Der Dampfer „Hedwig v. Wissmann“ für den Tanganjika-See steht auf der Schiffswerft und Maschinenfabrik A.-G. (vorm. Janssen & Schmilinsky), Steinwärdor zur Ablieferung bereit. Zum Bau des Schiffes ist nur deutscher Stahl verwendet worden. Das Deck und die Deckaufbauten sind aus Teakholz hergestellt, weil dies am besten dem Insektenfrass und den Einflüssen der Witterung zu widerstehen vermag. Die Grössenverhältnisse des Dampfers sind folgende: Länge 20 m, Breite 4,56 m, Tiefe 2,38 m, der Tiefgang beträgt bei voller Ausrüstung 1,76 m. Die mit Auspuff versehene Compoundmaschine arbeitet mit 75 indicirten Pferdestärken, sie verleiht dem Schiffe eine Fahrgeschwindigkeit von 9 Meilen in der Stunde. Die beiden Kessel sind sowohl für Kohlen wie auch für Holzfeuerung eingerichtet. Der Dampfer führt einen Mast mit Stag- und Raasegel. Zur Abhaltung der Sonnenstrahlen hat das ganze Schiff doppelte Sonnensegel. Die europäische Besatzung wird in einer auf Deck erbauten Kajüte untergebracht, für den Kapitän ist eine besondere Kabine vorhanden; die Farbigen campiren auf Deck. Zur Führung des Dampfers hat das Comité den gegenwärtig an der Stettiner Sternwarte angestellten Kapitän H. Prager in Aussicht genommen, der vor einigen Jahren die Expedition des ebenfalls auf der Janssen & Schmilinsky'schen Werft gebauten „Hermann v. Wissmann“ nach dem Nyassa-See leitete. Nach erfolgter Abnahme wird sofort mit dem Auseinandernehmen begonnen. Die einzelnen gut markirten Schiffstheile werden zu Lasten von je 60 Pfd. vereinigt, verpackt und zum Tragen eingerichtet. Zum Fort-

bewegen grösserer Stücke sind eiserne Karren mit 2 eisernen Rädern konstruirt worden. Von hölzernen Wagen, wie solche früher benutzt wurden, hat man ihrer geringen Haltbarkeit wegen Abstand genommen. Zum Zusammenstellen des Dampfers gehen Maschinenbauer, Kesselschmiede und Nieter mit nach Ostafrika. Reservetheile und Werkzeuge werden in genügender Zahl mitgenommen. Ein Dampfer der deutschen Ostafrika-Linie bringt, wie schon mitgetheilt, den Dampfer „Hedwig v. Wissmann“ nach Ostafrika. Im November, nach Beendigung der Regenzeit, soll mit dem Transport von der Küste nach dem Bestimmungsort begonnen werden.

**Probefahrt!** Am 17. Juli wurde in Flensburg mit dem für die Deutsch-Australische D.-G., Hamburg, erbauten Dampfer „Meissen“ unter reger Betheiligung seitens der Rhederei und einer Anzahl geladener Gäste die Probefahrt unternommen, welche einen vorzüglichen Verlauf hatte. Die Resultate der Geschwindigkeit, des Kohlenverbrauchs u. s. w. haben die hierfür festgesetzten Bedingungen wesentlich überholt. Das schöne Schiff, welches mit allen Neuerungen der Schiffsbau-technik ausgerüstet ist, hat die imposante Grösse von 400' 8" Länge, 47' 8" Breite und 32' Rauntiefe. Die kräftige 3fach-Expansionsmaschine indicirt 2500 Pferdekkräfte. „Meissen“ wird die regelmässige Fahrt zwischen Hamburg und Australien aufnehmen. Für dieselbe Rhederei ist bei der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft ein Dampfer von noch grösseren Abmessungen, nämlich 420'  $\times$  49' 8"  $\times$  32' 3" und einer Maschine von 2800 ind. HP. im Bau, welcher ebenfalls für die Fahrt nach Australien bestimmt ist. Derselbe soll im April 1898 abgeliefert werden. — Neuer Auftrag. Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft kontrahirte jüngst einen Dampferneubau mit der Firma H. C. Christensen, Marstal auf Croe von 230' grösster Länge 34' 10" grösster Breite und 15' 10 1/2" grösster Tiefe mit Ablieferung im Mai 1898. — Im Bau und Auftrag sind damit gegenwärtig: 3 grosse transatlantische Dampfer für Hamburger Rechnung; 1 grosser transatlantischer Dampfer für Kopenhagener Rechnung; je ein Dampfer mittlerer Grösse für Flensburg und Marsta; 1 Dock für Kopenhagen, welche ausreichende Beschäftigung bis in den Mai nächsten Jahres hinein bieten.

**Die Auswanderung über deutsche Häfen.** Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam stellte sich nach den Ermittlungen des Statistischen Amtes für Juni folgendermassen: Es wurden befördert

	1897	1896
über:		
Bremen	696	1090
Hamburg	742	983
andere deutsche Häfen (Stettin)	65	58
Deutsche Häfen zusammen	1503	2131
Antwerpen	235	506
Rotterdam	36	21
Amsterdam	1	1
Ueberhaupt	1775	2659

Aus deutschen Häfen wurden im Juni 1897 neben den vorgenannten 1503 deutschen Auswanderern noch 5575 Angehörige fremder Staaten befördert. Davon gingen über Bremen 2141, Hamburg 3279, Stettin 155.

Die Direction der deutschen Seewarte hat Herrn W. G. Ehrlich aus Bremerhaven benachrichtigt, dass nach der Verfügung des Reichsmarineamts vom 3. Juli d. J. auf Grund der während der 20. Chronometer-Concurrenz-Prüfung erhaltenen Resultate seinen Chronometern No. 622 die erste Prämie von 700  $\mathcal{M}$ , No. 801 die zweite Prämie von 600  $\mathcal{M}$  und 682 die fünfte Prämie von 300  $\mathcal{M}$  zuerkannt worden sind. Das Reichs-

marineamt wird diese Instrumente zum Preise von je 600  $\mathcal{M}$  ankaufen. Gleichzeitig ersucht es um Angabe der Preise für Ehrlich's Chronometer No. 805 und 806. Jedenfalls ein grosser Erfolg für die genannte Firma und ein Beweis für die Güte ihrer Chronometer. (W.-Z.)

**Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilungen der Kieler Firma Sartori & Berger haben vom 1. bis 15. Juli 219 Dampfer und 280 Segler den Kaiser-Wilhelm-Kanal passiert. Nach Flaggen vertheilt nahmen an der Durchfahrt 367 deutsche, 74 skandinavische, 28 niederländische, 21 britische, 5 finnische, 2 amerikanische, 1 russisches und 1 siamesisches Schiff theil.

**Deutsche in der englischen Flotte.** Es ist bekannt, in England selbst und im Ausland, dass die englische Flotte schon längst nicht mehr ausschliesslich mit Engländern bemannt werden kann. Für die kriegsmässige Bemannung der jetzt vorhandenen Flotte (nach dem Etat von 1897/98 100 050 Officiere, Mannschaften und Seesoldaten) müssten, ungerechnet die schon im Frieden eingestellten, noch mehr als 20 000 Ausländer angeworben werden. Woher will England die Bemannung annehmen? Früher führten die Engländer mit geworbenen Ausländern ihre Kriege zu Lande, heute thun sie dasselbe noch zur See. Verfügt England nicht mehr über deutsche Seeleute, so muss ein grosser Theil seiner Kriegs- und Handelsschiffe in den Häfen bleiben. Daraus ergibt sich, ein wie grosses Interesse England daran hat, dass ihm der Zufluss der in der Heimath überschüssigen deutschen Seeleute nicht durch eine Vergrösserung der deutschen Kriegsflotte entzogen werde, und wie eifrig es bemüht bleiben wird, jede solche Vergrösserung, auch wenn sie ihm nicht gefährlich erscheint, zu hintertreiben.

An dem grossen Aufschwung, welchen der Schiffsverkehr auf der unteren Donau in den letzten Jahren genommen hat, participirt Deutschland absolut nicht. Im Gegentheil geht der Schiffsverkehr unter deutscher Flagge, wie nachstehende Statistik zeigt, merklich zurück. Die Zahl deutscher Schiffe, die nach Sulina und in die Donau gekommen sind, betrug nämlich:

Jahr	Zahl	Register-Tons
1887	21	15 356
1888	6	4 659
1889	16	16 658
1890	34	34 858
1891	22	25 354
1892	21	26 285
1893	20	32 234
1894	26	30 880
1895	22	26 280
1896	18	21 241

Der Norddeutsche Lloyd hat von Rickmers Reismühlen, Rhederei und Schiffbauactiengesellschaft die Dampfer „Elisabeth Rickmers“ und „Ellen Rickmers“ gechartert, um dieselben an Stelle der Dampfer der Crefeld-Classe in der Baltimore- und Galvestonfahrt zu verwenden. Die beiden Dampfer werden zu diesem Zwecke demnächst auf der Werft von Rickmers verschiedenen baulichen Veränderungen unterzogen werden, namentlich erhalten sie umfangreiche Einrichtungen für die Beförderung von Zwischendeckspassagieren. Die Dampfer der Crefeld-Classe sollen dagegen an Stelle der bis jetzt von dem Norddeutschen Lloyd gecharterten englischen Dampfer dauernd in den La Plata-dienst eingestellt werden.

**Von der Nordlandfahrt der Hamburg-Amerika-Linie.** Kaiser Wilhelm II. zeichnete in Bergen unter enthusiastischem Jubel von Passagieren und Mannschaften den auf der Nordlandreise begriffenen Hamburger Schnelldampfer „Auguste Victoria“ durch



einen längeren Besuch aus. Seine Majestät äusserte sich ausserordentlich befriedigt über den vor kurzem vollzogenen gelungenen Umbau und sprach wiederholt seine Anerkennung aus über die schöne Einrichtung des Schiffes. Kapitän Kaempf erhielt bald darauf die Photographie des Kaisers mit eigenhändiger Widmung. Den Passagieren wurde von Sr. Majestät die Besichtigung der „Hohenzollern“ gestattet. (B.-H.)

Meldung des Ritzau'schen Bureaus: Aus Stavanger wird heute telegraphirt: In der Nähe von Soevde in Rifylke wurde heute eine Brieftaube gefangen mit silbernem Ring am Fuss; an den Flügeln war bemerkt: „Der Nordpol 142 W 47,62.“ (? D.R.) (B.-H.)

## Kleine Mittheilungen.

Eine Vereinigung von Schiffsbedern in Triest, an deren Spitze die bekannte Firma Giuseppe Bassevi, hat mit einem Kapital von 6 Mill. Gulden beschlossen eine Dampfergesellschaft zu gründen. Hauptsächlich sollen Verbindungen mit Häfen des östlichen Europa, des Schwarzen und Rothen Meeres, sowie mit denen des afrikanischen und amerikanischen Festlandes angeknüpft werden.

Die Kanadische Pacific Railway Gesellschaft beabsichtigt eine Dampferverbindung zwischen San Francisco, Yokohama und Hongkong ins Leben zu rufen. Die „Hupeh“ ein grosser Ladungsdampfer der Pacific Mail-Linie ist bereits angekauft und soll als erster Dampfer die neue Linie einweihen.

Die Red Star Linie in Antwerpen macht bekannt, dass sie den Passagepreis dritter Klasse von Antwerpen nach New York auf 120 # und von Antwerpen nach Philadelphia auf 110 # ermässigt.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 21. Juli. Als Mitglieder wurden aufgenommen die Kapitäne Wogens D. „Herodote“, Ostermann D. „Erato“ und Möller D. „Taormina“, zur Aufnahme vorgeschlagen ein Kapitän. Ein Mitglied meldet seinen Austritt an. An Eingängen lagen vor: Ein Schreiben der shipmaster society, mit einem einliegenden Brief vom Post und Telegraphen Departement aus Brisbane, in dem hervorgehoben wird, dass die Queensland weather charts in Zukunft die Region der ganzen südlichen Hemisphäre, soweit sie befahrbar ist, einschliessen werden. Die Publikation der Karten steht bevor. Auf diese Notiz hin bittet die shipmaster society den Verein um ausgiebige Verbreitung dieser Mittheilung in seemannischen Fachzeitungen. Vom Reichsamt des Innern lag ein an dieses gerichtete Schreiben des Seefischereivereins „Unterweser“ vor, in welchem neue Argumente für die Nothwendigkeit des unbedingten Wegerechts der Fischdampfer angeführt werden. In Anbetracht der festgesetzten halbjährigen Generalversammlung, theilt der Vorsitzende mit, dass während des letzten Semesters der Verein numerisch um 16 Personen zugenommen; der Kassirer giebt Auskunft über Ausgaben und Einnahmen des Vereins mit einem günstig abschliessenden Resultat. Der Vorsitzende nimmt Veranlassung die im neuen Hamburger Hafengesetz angeführten Bestimmungen, das Lootsenwesen betreffend, noch einmal einer Besprechung zu unterziehen. Ein Artikel der „Hansa“, welcher dieses Thema bespricht wird vorgelesen, darauf knüpft sich an diesen Gegenstand eine längere Debatte. Den Schluss der Sitzung füllt eine anregende Auseinandersetzung über die etwaige Anschaffung eines Banners bezw. Fahne für den Verein. Es wird eine

Kommission aus drei Mitgliedern gewählt, die zur nächsten Sitzung dem Verein verschiedene Zeichnungen oder Muster vorlegen werden, aus welchen eine passende Auswahl für ein Symbol gefunden werden soll.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die Sitzung am 15. Juli war nur mässig besucht, so dass eine Aufnahme vorgeschlagener Herren als Mitglieder nicht stattfand. An Eingängen lagen vor: ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, sowie eines Mitgliedes desselben aus Bremen; Schreiben verschiedener Mitglieder aus Yokohama, Glasgow, Cardiff und Brunshausen; die Austrittserklärungen von zwei Herren. Verhandelt wurde dann über die Feier des fünfjährigen Stiftungsfestes des Vereins; es wurde zunächst bestimmt, dieselbe vom Stiftungstage, dem 23., auf den 25. d. M. zu verlegen. Die beschlossene Ausfahrt soll, wie vor fünf Jahren, nach der Aumühle unternommen werden. Gewählt wurden drei Herren zum Festausschuss. Nach Besprechung einiger interner Sachen wurde dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 21. Juli 1897.

Unser Frachtenmarkt ist unverändert seit unserem letzten Bericht, und geben wir nur nachstehend einige Abschlüsse der letzten Woche:

„Ancon“ Cardiff/Algoa Bay 18/6, Kohlen.  
„Santa“ „ /Mauritius 17/3, „  
„Treasurer“ Newcastle N. S. W./Manilla 15/—, Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 9. Juli 1897.

Seit unserem letzten Bericht haben die Dampfer-Frachten ihre steigende Tendenz behauptet, wodurch Verfrachter die knapp an Räume waren veranlasst wurden ihren Bedarf zu decken, was, da gegenwärtig keine engagirte Räume auf den Markt drückt zu etwas besseren Raten geschehen konnte. Die Lage des Marktes für Getreide-Frachten bleibt im Uebrigen unverändert und wird permanente Festigkeit erst in späteren Monaten erwirken, für welche die Preise unter dem Stande sind, auf dem sich Getreide gegen Baargeld gegenwärtig hält. Die Berthfrachten entsprechen nur schwach den vorgeschrittenen Raten für volle Getreideladungen, dessen ungeachtet decken sie, da das Nichtvorhandensein drückender Räume sich auch in den Bretter- und Bauholzhäfen bemerkbar macht und zu Abschlüssen von dort zu 1s 3d und 2s 6d höheren Raten geführt hat, auswärts abgeschlossene Charter für Stückgüter jetzt in den meisten Fällen durch einen Verlust. Die Nachfrage nach anderen Fahrten ist nicht bedeutend jedoch sind einige Abschlüsse auf Netto-Basis für August/September-Ladung von New Orleans und Galveston gemacht worden, welche Häfen entgegen den noch vor kurzem herrschenden Aussichten in der zweiten Hälfte des August Getreide und ein grosses Quantum Baumwolle zur Verschiffung haben werden. — Die einzige der Erwähnung werthe Veränderung im Segelschiffmarkt ist die etwas bessere Nachfrage nach „naval-stores“ mit Schiffen, die während der nächsten Monate in südlichen Häfen zu laden gedenken. Die Raten von dort sind je nach der Tragfähigkeit des Schiffes 2s 6d und 2s 9d für Harz. Andere Branchen zeigen absolut kein verändertes Aussehen. Im Allgemeinen bleibt der Markt in Folge des mässigen Angebots und ohne dringende Nachfrage sehr fest.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	10/	7 6a8/	10 a12 6
London, Dpfr.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> a3d.	13 9	9 6	10 a12 6
Glasgow, Dpfr.	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	15/	8/	15/ -
Bristol	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	17 6	10/	17 6
Hull	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	12 6	11 3	15/
Leith	3d.	17 6	11 3	17 6 1
Newcastle	3d.	15/	12 6	15a17 6
Hamburg	55 d	75 d	12 cents.	50 mk.
Rotterdam	8c.	20 cts.	16 cts.	12a16c.
Amsterdam	8c.	20 cts.	16 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/	21 3	16 3	25/
Bordeaux	2 6	35 cents.	25c.	8 8.
Antwerpen	3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> d.	17 6	11 3	17 6a20/
Bremen	45 d	20c.	15 c.	12c.
Marseille	2 9	22 6	15/	20 a22 6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 12c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. — Bremen 21c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O.	Direct.	Contin-nt.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide per Dpfr.	2 9	2 9	2 6	2 9
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2 a2 9	....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	19 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> c.	18c.	18c.	21c.

**Treibende Wracks.** Um in den „Nachrichten für Seefahrer“ möglichst genaue und vollständige Angaben über das Auffinden treibender Wracks veröffentlichen zu können, ist es dringend erwünscht, dass Nachrichten über solche sobald als möglich direkt zur Kenntniss des Reichs-Marine-Amtes gelangen. Alle Schifffahrttreibenden werden daher aufgefordert, über das etwaige Antreffen von Wracks vom nächsten Ankerhafen aus, dem Reichs-Marine-Amt, Nautische Abtheilung, Berlin W., Matthäikirchstrasse 9, unter genauer Angabe der jeweiligen Position, kurze Mittheilung zu machen. Portoaussagen werden vergütet. Berlin 1897. In Vertretung des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amtes gez. Büchsel.

## Hansen, In Nacht und Eis.

2 Bände geb.

Preis M 20.—.



Zu beziehen von:

**Eckardt & Messtorff,**

Buch-, Land- u. Seekartenhandlung,  
HAMBURG, Steinhöft 1.

## UNION

Rob. M. Sloman & Co.

in Verbindung mit der

Hamburg-Amerika-Linie.

Regelmässige dir. Dampfschiffahrt  
zwischen

Hamburg u. New-York.

Pisa Capt. Fendt 28. Juli

Näheres wegen Fracht bei

**Rob. M. Sloman jr.,**

Steinhöft 20 I.

und wegen Passage in den Bureaux der  
Hamb.-Amerika-Linie

Dovenfleth 18-21.

**Aug. Brinkama**

**Ö L E.**

SPECIALITÄT:

**Hansa-Cylinderöl**

und

**Maschinenöl.**

HAMBURG.

Contor: Stubbenhuk II.

**Th. Höeg, Steinhöft 3, HAMBURG.**

Höeg's Anti Corrosive Composition

Höeg's Anti Fouling Composition

Höeg's Boot Topping Farbe

Höeg's Patent Mennige

==== sind die Besten und im Gebrauch die Billigsten. ====

Vertretungen und Läger in allen grösseren Hafenplätzen der Welt.

**Kupfer- und Messingwaaren-Fabrik H. D. C. Schnoor, Inhaber: F. W. Barthels**  
Kupferschmied und Plumber.

Fabrik und Lager von Kupfer-, Messing-, Blei- und Eisenröhren, sowie Frischwasser-Condensir-  
Apparaten eigener Construction. — Uebernahme vollständiger Rohranlagen für Schiffe u. Fabriken.  
— Aufertigung von Kupfer-Apparaten aller Art. — Sämmtliche Reparaturen an Röhren, Pumpen etc.,  
sowie Verzinnen von Kupfer- und Messing-Küchen- und Combüsen-Geschirr prompt und billig.

Eigene Fabrik: Im Freihafen, Steinwälder: Nordereibstrasse 31. — Telephon 21, Amt Steinwälder.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 31.

Hamburg, den 31. Juli

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Das Chronometer im Dienste der Segelschiffahrt. (Schluss). — Postkammern an Bord von Dampfschiffen. — Der neue Kaiserhafen zu Bremerhaven. — Lootsenwesen auf der Themse. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

In einem kürzlich erschienenen Artikel plaidiren die „Hamburger Nachrichten“ für die Schaffung eines Reichs-Schiffahrts-Amtes. Bisher lag bekanntlich die Fürsorge für alle Schiffahrtsangelegenheiten, soweit sie nicht Sache der Landesregierungen waren, dem Reichsamte des Innern ob. Das sind, im Ganzen gerechnet, nun allerdings nicht so gewaltig viele Ressorts, dass ein eigenes Reichsamt dafür erforderlich schiene. Es handelt sich um die Technische Kommission, das Schiffsvermessungsamt, die Reichsprüfungsinspektoren, das Nord-Ostsee-Kanalamt und die Seeämter. Die in dem erwähnten Artikel gestellte Forderung der Gründung eines neuen Reichsamtes stützt sich auf die Behauptung, dass der bisherigen Leitung der Schiffahrtsangelegenheiten, soweit sie Reichssache sind, nicht die gewünschte Sachkenntniss innewohne, dass insbesondere die Verwaltung des Nord-Ostsee-Kanals Veranlassung zu Ausstellungen gegeben habe. Was den letzten Punkt anbelangt, so richtet sich die Unzufriedenheit der Schiffahrtsinteressenten im Wesentlichen gegen den Tarif, während die Beschwerden über den Betrieb kaum so gravirend sind, dass man von Missständen reden kann. Das wolle man doch nicht vergessen, dass jedes neue Unternehmen seine Kinderkrankheiten durchmachen muss. Auch bei Privatbetrieben ist es nicht anders. Die Tariffrage andererseits hat mit der Verwaltung blitzwenig zu thun, denn hier ist doch die ausschlaggebende

Stelle der Herr Finanzminister, der im Hintergrund steht und zur rechten Zeit die Strippe des Geldbeutels zuzieht. Solange nicht eine erhebliche Ausdehnung der dem Reiche in Bezug auf die Schiffahrt zugewiesenen Funktionen Platz greifen soll, ist ein Bedürfniss für eine solche Neuschaffung nach unserer Ansicht keineswegs vorhanden. Auch der Artikelschreiber denkt — wenigstens fürs Erste — nicht an eine solche Ausdehnung der Befugnisse. Vielleicht ändert sich Das aber mit der Zeit, denn der Appetit kommt bekanntlich mit dem Essen. Nur in Etwas erweitert er schon jetzt die Funktionen des Reichs, indem er ihm auch die Beaufsichtigung der Wasserstrassen zuweist und dabei die Perspective auf eine Vertiefung der Unterelbe und Weser eröffnet. Ob gerade in diesem Punkte die Interessen der beiden grossen Schiffahrtsplätze an der Nordsee besser gewahrt würden als bishor, scheint uns mehr als zweifelhaft. Man hat bei den Verhandlungen um die nun glücklich in die Wege geleitete Correction der Unterelbe sich nicht über Mangel an Eifer seitens der hamburgischen Regierung beklagen können, dagegen kam es den Hamburgern oft so vor, als ob allzu viel „geheimrätliche“ Umständlichkeit zu einer Verlangsamung des Ganges der Verhandlungen nicht unwesentlich beigetragen haben müsse. Wenn der Gedanke der Gründung eines Reichs-Schiffahrtsamtes heute oder morgen greifbare Gestalt annehmen sollte, so möchten wir den Schiffahrtskreisen wenigstens empfehlen, dafür zu sorgen, dass die Einrichtung der Technischen



Kommission eine wesentliche Ausdehnung erfährt, damit in allen Dingen auch die Praktiker zu Worte kommen können.

Ein Zeichen der scharfen Konkurrenz, die sich im Frachtgeschäft bemerkbar macht, zeigt sich in Grossbritannien in der neuerdings üblich gewordenen Stundung der Frachtenbeträge seitens der regulären Dampferlinien. Früher fiel es keiner Gesellschaft ein, ausgehende Güter anders als gegen Vorausbezahlung der Fracht zur Beförderung anzunehmen. Seit sich der Wettbewerb im Frachtgeschäft aber so ungeheuer zugespitzt hat, verfallen die Rhedereien auf alle nur erdenklichen Mittel um Kunden zu werben und Ladung für ihre Schiffe anzuschaffen, die ihnen früher ohne jede weitere Bemühung ihrerseits zufloss. Die Verschiffer sind sonach heute in der Lage, ihre eigenen Bedingungen vorzuschreiben, während sie sich früher wohl oder übel nach demjenigen der Rhedereien richten mussten, und zu diesen Bedingungen gehört neuerdings auch die Stundung der Frachtbeträge bis zum Schlusse eines jeden Quartals.

Die im Jahre 1895 von der französischen Regierung festgesetzten hohen Hafen- bzw. Quai-gelder von 1 Fr. per Registerton in französischen und algerischen Häfen haben die beabsichtigte Wirkung, den Staatssäckel zu füllen und ein Gedeihen der Handelsmarine zu erzeugen, nicht erzielt. Die Regierung sah sich deshalb nach eingegangenen Protesten und Petitionen seitens Mitglieder der verschiedenen Handelskammern, sowie einzelner Industrieller genöthigt, auf Antrag der Deputirtenkammer, eine von Letzterer vorgeschlagene Reduktion, die Hafengelder künftig nach der Menge der geladenen bzw. gelöschten Güter zu erheben, dem Senat zur Genehmigung vorzulegen. Diese Genehmigung erfolgte jedoch erst vor einigen Wochen, obschon der Antrag bereits im März dem Senate vorgelegt war. Der Grund dieser Verzögerung ist in der Annahme einiger Senatsmitglieder, die eine so weitgreifende Maassregel, welche das Einkommen des Staates um eine ganz erhebliche Summe schmälern würde nicht in kurzer Zeit für ausführbar hielten, zu suchen. Mit welchen Hilfsmitteln man schliesslich die der Vorlage feindlich gesinnten Senatoren zur entgegengesetzten Ansicht bekehrt hat, kommt hier weniger in Betracht, die Hauptsache ist, dass eine vom Senat in Vorschlag gebrachte Reduktion, die sich zwar nicht ganz mit der von der Deputirtenkammer vorgebrachten deckt, angenommen ist. Diese neue Gesetzesbestimmung verpflichtet in Zukunft den Rheder eines Schiffes statt der bisher üblichen Abgabe von 1 Fr. per Ton, nur  $\frac{1}{2}$  Fr. per Ton zu zahlen, sofern nicht mehr als die Hälfte, 25 cent.

wenn nicht mehr als ein Viertel und 10 cent., wenn nicht mehr als ein Zehntel des Gesamt-Netto-Tonnengehalts des Schiffes gelöscht bzw. geladen wird. Vollbeladene Schiffe, die ihre ganze Ladung löschen oder eine volle Ladung in französischen Häfen einnehmen wollen, müssen wie bisher 1 Fr. per Netto Registerton zahlen. In Rhedekreisen aller maritimen Länder, deren Schiffe in französischen Häfen verkehren, hat man entschieden Grund, dieses neue Gesetz mit Freuden zu begrüssen, deshalb ist die Frage wann die Bestimmungen Gesetzeskraft erhalten wird sehr berechtigt. Eine Antwort darauf zur Zufriedenheit der Interessenten ist noch nicht zu geben, denn die mit der Veröffentlichung der Gesetzesbestimmungen beauftragten Organe der französischen Regierung hüllen sich, wohl in Folge der sauren Gurkenzeit, in anhaltendes Stillschweigen.

Einrichtungen zu schaffen, die dem schweren Beruf des Seemanns dienlich sind und ihm in engem Fahrwasser die durch Strom und häufigen Nebel beeinflusste Navigation erleichtern, ist von je her das Bestreben aller schiffahrttreibenden Nationen gewesen. Dass man seit der Dienstbar-machung des Dampfes als Urheber der fortbewegenden Kraft, seit Erfindung des Gases und elektrischen Stromes bemüht gewesen, alle die Navigation erleichternden Hilfsmittel, wie Landfeuer, Feuerschiffe und Bojen, erheblich zu verbessern, ist einleuchtend. Denn durch die Einführung der Dampfer, als neuen Schiffstyp, ist das Fahren in engen Gewässern, sowohl bei klarer Luft wie bei Nebel, in Folge der grösseren Anzahl von Schiffen sowie deren gesteigerter Geschwindigkeit gefährlicher geworden als früher, wo sich nur Segelschiffe an der Fahrt theiligten, die dem Wörtchen „Zeit“ nicht im Entferntesten die ihm heute innewohnende Bedeutung beileigten. Feuerschiffe und Landfeuer zu dem Zwecke errichtet, dem Seemann zu einem sicheren Besteck zu verhelfen, waren schon den alten Seefahrern bekannt, während man sich zum Auslegen von Bojen zu gleichen Zwecken erst in späterer Zeit bequemt hat. Zu den gebräuchlichsten Bojenarten zählt man bekanntlich die durch Farbe und Form erkenntlichen, sowie ferner die Leucht- und Alarmbojen. — In amerikanischen Schiffahrtkreisen ist man bemüht, die letztere Gattung von Seezeichen, also die Alarmbojen durch Riechbojen zu ersetzen. Man beabsichtigt die neue Bojenart mit stark riechenden Stoffen zu versehen, wobei eine automatische Thätigkeit das Hervorbringen des den Geruchssinn reizenden Mittels in gleichmässigen Intervallen erzeugen soll. — Wir brauchen wohl kaum noch hinzuzufügen, dass das Projekt der erfindungsreichen Yankees eben nur ein Projekt bleiben wird, denn an eine Verwirklichung der Idee kann

wohl im Ernst nicht gedacht werden, da die Verbreitung riechender Stoffe mehr noch als die Fortpflanzung des Schalles von der Stärke und Richtung des Windes abhängig sind.

Wir wollen unsere Leser noch auf eine sehr zweckmässige Ausführbestimmung des neuen Hamburger Hafengesetzes aufmerksam machen. Es handelt sich um den Brauch der vom Heck der Schiffe herabhängenden Warnungstafeln, die den Vorbeifahrenden vom Drehen der Schraube in Kenntniss setzen und ihn warnen in zu grosse Nähe des Heck's zu kommen. Das neue Gesetz erwähnt im § 23 „die Warnungstafeln dürfen nur so lange ausgehängt bleiben, als die Schraube wirklich gedreht wird oder Arbeiten in der Maschine vorgenommen werden, bei denen ein Drehen der Schraube vorkommt“. Vor Inkrafttreten dieser Bestimmungen machte man es sich, was die Mittheilung der Warnung anbetraf, auf einigen Schiffen sehr bequem. Beim Einkommen in den Hafen wurden die Tafeln am Heck ausgebracht und blieben dort bis zum Ausgange des Schiffes hängen. Damit war also für die Liegezeit eines Dampfers, die sich in vielen Fällen auf mehrere Wochen erstreckte, jedem Boote und besonders jeder Schute ohne das Risiko eines Unfalls die Möglichkeit genommen um das Heck eines solchen Schiffes zu fahren. Da in der Nähe einzelner Quais mehrere Schiffe in Kielinie hintereinander mit nur kleinem Zwischenraum liegen, eine Durchfahrt zwischen zweien, in Anbetracht der angebrachten Warnung Gefahr in sich schloss, waren die Ruderboote und Schuten, um ihren Bestimmungsplatz zu erreichen, angewiesen einen Umweg um die hintereinander liegenden Dampfer zu machen. — Befürchtet man das Aushängen und Wegnehmen der Tafeln im richtigen Augenblick zu vergessen, so empfiehlt es sich die in der Packetfahrt gebräuchliche Mode einzuführen, nach der dem wachhabenden Officiere von der Maschine aus Mittheilung gemacht wird, wenn eine Schraubendrehung stattfinden soll. Für die Zeit des Maschinenmanövers wird ein Mann am Heck des Schiffs postirt, der vorübergehende Fahrzeuge warnt. Ein nennenswerther Verlust an Arbeitskraft tritt durch diese Beschäftigung des Mannes nicht ein, da derartige Maschinenarbeiten immer nur sehr kurze Zeit in Anspruch nehmen.

In einem vom britischen Unterhaus auserwählten Comité sind unter Vorsitz von Sir James Fergusson noch einmal alle Vor- und Nachteile der schon oft erwähnten Merchandize Marks Act einer eingehenden Besprechung unterzogen. Entgegen den bisherigen Behauptungen und Aeusserungen die in Betreff der Nützlichkeit dieses Ge-

setzes von Fachleuten gefallen sind, behauptet Sir Fergusson, die Merchandize Marks Act habe dem britischen Kaufmann grosse Wohlthaten erwiesen und dürfe, so lange es sich um Güter handle, die nach dem Vereinigten Königreich oder dessen Besitzungen verschifft werden keine Aenderung erfahren. Diese für die Vershiffer und Kaufleute durch das Gesetz herbeigeführten Vergünstigungen haben bei den im Transit-Verkehr interessirten Personen nicht die ihnen zukommende Anerkennung gefunden. Die Angehörigen dieser Berufsklasse behaupten, durch die Schwerfälligkeit der englischen Zollbeamten sowohl Zeitverlust wie Schaden erlitten zu haben, der Letztere sei einestheils durch das unvorsichtige Oeffnen der einzelnen Kolli verursacht, andererseits geben die lange herumstehenden geöffneten Güter Jedem auf unrechtmässige Art nach Schätzen Suchenden Gelegenheit diesem „Gewerbe“ zum Schaden des Eigenthümers und Vershiffers erfolgreich nachzukommen. Um nun diesen wohl theils unbegründeten Beschwerden in Zukunft vorzubeugen empfiehlt Sir Fergusson bei den als Transitgut über Grossbritannien gehenden Waaren das übliche „made in u. s. w.“ wegzulassen, zumal ja jedes einzelne Collo mit dem Namen der Fabrik und seines Produktionsplatzes versehen sei. Die von Sir Fergusson und dem auserwählten Comité vertretenen Ansichten zeigen sich dem aufmerksamen Betrachter in einem eigenthümlichen Lichte. Denn trotzdem der Vorsitzende die vorhin erwähnten Beschwerden einiger Kaufleute und Vershiffer für „theils unbegründet“ hält, ist seine Meinung doch, den seit 1887 durch Gesetz eingeführten Brauch, also den Vermerk des Namens des producirenden Landes, abzuschaffen. Entweder ist Sir Fergusson trotz der überall verbreiteten Ansicht von der Nutzlosigkeit, ja sogar Schädlichkeit der Merchandize Marks Act für britische Kaufleute nicht überzeugt oder er will es nicht sein, um dem Auslande keine Blösse zu geben. Unter dem Auslande wäre natürlich in erster Linie Deutschland zu verstehen, da die Worte „made in Germany“ im Stande sind die beste Laune eines britischen Kaufmannes auf lange Zeit zu verderben. Ob die vom Comité gefassten Beschlüsse maassgebend für eine etwaige Umgestaltung der Merchandize Marks Act sein werden muss die Zukunft lehren, jedenfalls wäre damit einem allgemeinen ausgesprochenen Wunsch in britischen Kaufmanns- und Rhederkreisen nachgegeben. Diese Hoffnung scheint aber nicht eintreten zu wollen, denn nach den neuesten Parlamentsberichten ist die vom britischen Unterstaatssekretär angeregte Aufhebung der Merchandize Marks Act mit geringer Majorität abgelehnt worden.

## Das Chronometer im Dienste der Segelschiffahrt.

(Schluss).

Ein Blick auf die Tafeln genügt, um zu erkennen, dass die erwähnten Ungenauigkeiten in Kurs und Distanz unter Umständen einen sehr beachtenswerthen Fehler in der Bestecksbreite erzeugen können, aus diesem Grunde empfiehlt es sich, wenn man am Vormittage die Sonnenhöhe beobachtet hat, mit der Berechnung so lange zu warten bis man um Mittag die Breite aus der Meridianhöhe gefunden hat und dann die seit der Längenbeobachtung gesegelten Kurse und Distanzen rückwärts zu koppeln. Auch bei Nachtbeobachtungen zur Längenbestimmung ist es vorzuziehen, die Breite gleichzeitig durch Beobachtung von Meridianhöhen der Fixsterne oder Planeten im Nord- und Südmeridian zu bestimmen, wozu einem eifrigen Beobachter auf einer sternklaren Wache recht oft Gelegenheit geboten wird; nimmt man aus mehreren so erhaltenen Breiten das Mittel, so ist diese ohne Zweifel erheblich besser, als eine durch Koppelung gefundene. Hier wird mancher den Einwand erheben, dass es schwierig ist, derartige Beobachtungen auszuführen; das kann aber nur zugegeben werden bei ungeübten Beobachtern; sobald man sich in der Praxis durch wiederholtes Messen von Sternhöhen eine hinreichende Uebung darin erworben hat, wird man finden, dass sie bessere Resultate liefern, als weniger günstige Sonnenbeobachtungen, allein schon aus dem Grunde, weil dem Nautiker während der Nacht fast zu jeder Zeit passende Gestirne zu Gebote stehen, aus deren Beobachtung das arithmetische Mittel ein sehr zuverlässiges Resultat ergeben wird. Ich kann dies einem jeden Kollegen aus eigener Erfahrung auf das Bestimmteste versichern.

Der Einfluss des Breitenfehlers ( $d\varphi$ ) auf den damit berechneten Stundenwinkel ( $t$ ) wird bekanntlich durch die Differentialformel:

$$dt = d\varphi \cdot \sec. \varphi \cdot \cotg. Az.$$

theoretisch dargestellt, sie zeigt, dass das Azimuth des Gestirns hierbei von entscheidender Bedeutung ist, und dass man, um den Einfluss des Breitenfehlers möglichst zu verringern, den Augenblick zur Beobachtung zu wählen hat, in dem sich das Gestirn so nahe am ersten Vertical wie möglich d. h. im wahren Osten oder Westen befindet, was mit Hülfe des Kompasses leicht ermittelt werden kann. Nun weiss aber jeder Nautiker, dass nur diejenigen Gestirne den ersten Vertical über dem Horizont passiren, deren Deklination gleichnamig mit der Breite und kleiner als diese ist: solche Gestirne eignen sich also vorzugsweise zur Längenbestimmung, wogegen die Sonne im Winter,

namentlich in unsern nördlichen Gewässern und in der Nähe vom Kap Horn bei den unvermeidlichen Unsicherheiten im Besteck, dazu völlig untauglich ist.

Hinsichtlich des dritten Arguments, der wahren Höhe des Gestirns ist zu bemerken, dass sie aus den beobachteten Kimmabständen durch Reduction gefunden wird. Bei dieser spielen die Korrectionen für scheinbare Kimmtiefe und astronomische Strahlenbrechung eine grosse Rolle, welche Faktoren leider auf See nur selten mit der wünschenswerthen Genauigkeit bestimmt werden können. Die scheinbare Kimmtiefe, welche bekanntlich wegen der irdischen Strahlenbrechung von der wahren verschieden ist, wird aus der wahren gefunden, indem man die letztere mit dem Delambre'schen Coefficienten 0,92 multiplicirt, der von diesem französischen Gelehrten durch wiederholte Messungen bestimmt worden ist. Leider hat sich längst herausgestellt, dass er unrichtig ist, man hat ihn aber noch durch keinen besseren ersetzt; da ausserdem die Augenhöhe des Beobachters die Grösse der wahren Kimmtiefe vorzugsweise bestimmt und diese auf See eine schwankende ist, so folgt daraus, dass die scheinbare Kimmtiefe stets mehr oder weniger fehlerhaft sein wird, und zwar erreicht der durch die genannten Faktoren in der Höhe erzeugte Fehler nicht selten einen Betrag bis zu 2 Minuten. Nun kommt noch die zweite Korrection hinzu, die astronomische Strahlenbrechung, deren Grösse in hohem Maasse von dem Zustande der Atmosphäre abhängig ist. In unseren nautischen Tafeln finden wir sie für einen sogenannten mittleren Zustand der Atmosphäre (Therm.  $+ 10^\circ \text{ C.}$ , Bar. 760 mm) in Tafel LX aufgezeichnet, wozu in den beiden folgenden Tafeln Korrectionen enthalten sind, um sie für den jeweiligen Zustand der Atmosphäre zu verbessern. Ein Blick in Tafel X und XI zeigt, dass diese Korrectionen unter ungünstigen Umständen d. h. in solchen Fällen, wo der Zustand der Atmosphäre ganz erheblich von den mittleren abweicht, die gerade in unseren Breiten recht oft auftreten, namentlich bei kleinen Höhen unter  $10^\circ$ , recht bedeutend werden können, und deshalb darf es nicht unterbleiben, bei Beobachtungen zur Längenbestimmung Barometer- und Thermometerstand zu beachten und hierfür die aus der Tafel entnommene Korrection für Strahlenbrechung zu berücksichtigen.

Der Einfluss des Höhenfehlers ( $dh$ ) auf den Stundenwinkel ( $t$ ) wird durch die bekannte Differentialformel:

$$dt = - dh \cdot \sec. \varphi \cdot \operatorname{cosec}. Az.$$

theoretisch dargestellt, und auch diese zeigt, dass man sich vor den bösen Folgen des Höhenfehlers am wirksamsten schützen kann, wenn man das Gestirn im ersten Vertical oder in seiner unmittel-



nahe beobachtet. Da er immer vergrößert, ist im günstigsten Falle mit seinem vollen Betrage, in den damit berechneten Stundenwinkel übergeht, so ist dies ein Grund mehr ihn durch vorsichtiges Messen und sorgfältiges Reduciren möglichst zu vermeiden.

Nachdem wir uns durch diese Betrachtungen klar gemacht haben, wie schwierig es auf einem Segelschiffe ist, sich die zur Berechnung des Stundenwinkels dienenden Argumente fehlerfrei zu verschaffen, werden wir zugeben müssen, dass in den meisten Fällen, wo die beobachtete Chronometerlänge nicht mit der Wahrheit übereinstimmt, diese Abweichung nicht dem Chronometer zuzuschreiben ist, sondern der Ungenauigkeit jener Argumente; weil im Allgemeinen noch zu wenig beachtet wird, dass auf hoher See nur die Auswahl des günstigsten Zeitpunktes zur Beobachtung ein möglichst zuverlässiges Resultat gewährleisten kann. Ich habe selbst vor vielen Jahren als Steuermann unter einem älteren Kapitän gedient, der regelmässig jeden Morgen nach dem Frühstück, also etwa um halb 9 Uhr, Sonnenhöhen zur Längenbestimmung maass, ganz unbekümmert darum, in welcher Himmelsrichtung sich die Sonne zu dieser Zeit befand, und als ich mir erlaubte, ihn auf die Unzweckmässigkeit seines Verfahrens aufmerksam zu machen, da antwortete er mir, das habe er immer so gemacht und sei bisher gut dabei gefahren. Selbst erhebliche Längenunterschiede, die sich aus unsern Beobachtungen ergaben, vermochten ihn nicht eher von seinem Irrthum zu überzeugen bis wir beim Passiren einer Insel Gelegenheit hatten, die Richtigkeit unserer Längen zu prüfen.

Will sich der Führer eines Segelschiffs vor den besprochenen Fehlern nach Möglichkeit schützen und aus seinen sorgfältig angestellten Beobachtungen zuverlässige Resultate erzielen, so hat er folgendes zu beachten:

1) Das Gestirn ist thunlichst in dem Augenblick zu beobachten, wo es rechtweisend Ost und West vom Beobachter sich befindet, bei Nacht sind 2 Beobachtungen kurz nacheinander anzustellen, und zwar so, dass sich das eine Gestirn im Osten, das andere im Westen befindet.

2) Die Breite ist am besten kurz vor oder nach der Längenbestimmung des Nachts durch Beobachtung von Meridianbreiten aus Gestirnhöhen im Nord- und Süd-Meridian zu bestimmen; muss sie durch Koppelung gefunden werden, so ist diese so einzurichten, dass man den kürzesten Weg von der astronomischen Breitenbestimmung wählt.

3) Es sind immer 3 oder 5 Höhen kurz nach einander zu messen, und aus ihnen ist das Mittel in Rechnung zu nehmen; dabei sind Höhen unter  $10^\circ$  zu vermeiden.

Werden diese Rathschläge befolgt, so wird man die Länge auch auf Segelschiffen mit solcher Genauigkeit bestimmen können, dass die Sicherheit des Schiffes ungefährdet bleibt; denn der Fehler im Gange des Chronometers ist, wie wir in der erwähnten früheren Abhandlung gesehen haben, heute, wo die Technik der Uhrfabrikation auf eine so hohe Stufe der Vollkommenheit gelangt ist, im Vergleich zu den andern Störenfriedern in der Regel nur ein ganz minimaler, vorausgesetzt, dass man ein gutes Instrument an Bord hat. Auf langen Reisen dürfte sich die Kontrolle des Chronometers durch möglichst oft wiederholte Beobachtung von Mondstrecken empfehlen; die aber nur dann zuverlässige Resultate liefern können, wenn sie von einem geübten Beobachter mit einem auf seinen Excentricitätsfehler geprüften Sextanten angestellt werden. Sie ist in der Art auszuüben, dass, wenn die Mondstreckenzahlen bald rechts, bald links von den durch das Chronometer erhaltenen fallen, die letzteren als richtig anzusehen, dagegen zu berichtigen sind, wenn die Mondstreckenzahlen immer mehr und mehr nach derselben Seite abweichen. Hierbei wird sich ein schneidiger Beobachter die Vortheile nicht entgehen lassen, die er erlangt, wenn er kurz nacheinander nahezu gleich grosse östliche und westliche Distanzen misst. Ich selbst habe diese Kontrolle auf langen Reisen, z. B. von Apia nach Liverpool erfolgreich ausgeübt und mich von ihrer Nützlichkeit in meiner vieljährigen Praxis wiederholt überzeugt, es gehören, wie gesagt, 3 Theile dazu: ein geübter Beobachter, ein gutes Instrument und — ein unverdrossener Rechner.

Dass 2 Chronometer eine grössere Sicherheit in der Schiffsführung gewährleisten, will mir nicht einleuchten, ich glaube vielmehr, dass dadurch leichter Verwirrung hervorgerufen wird; denn ändert eins seinen Gang plötzlich erheblich, so bleibt immer noch fraglich, welches von beiden Instrumenten der Uebelthäter eigentlich ist.

Bei 3 Chronometern liegt die Sache erheblich günstiger, denn wenn in solchem Falle bei dem einen eine bedeutende Gangänderung eintreten sollte, so würden seine beiden pflichtgetreuen Kameraden den Pflichtvergessenen sicher verrathen, nur in den seltensten Fällen wird es vorkommen, dass man auf solche Weise zu Trugschlüssen geführt wird. Es dürfte sich daher empfehlen auf grossen Passagierschiffen und langen Reisen 3 Chronometer zu führen; für alle übrigen Schiffe wird ein gutes Chronometer, sofern es von einem erfahrenen Kapitän zweckmässig untergebracht und sorgfältig kontrollirt wird, seinen Zweck vollständig erfüllen und der Schiffsführung die erforderliche Sicherheit hinreichend gewähren.

Theodor Lüning.

## Postkammern an Bord von Dampfschiffen.

Dass ein Schiffseigenthümer für den Verlust oder die Beschädigung der Ladung, die durch Unseetüchtigkeit seines Schiffes verursacht ist, verantwortlich gemacht wird, weiss Jeder. Diese Verantwortlichkeit oder besser Haftbarkeit des Rheders wird bei einem Frachtkontrakt als selbstverständliche Annahme von vornherein vorausgesetzt und ist seit langen Jahren im Gesetz als feststehendes Princip angenommen. Es ist sehr einfach diese Pflichten des Rheders in einen kurzen Satz zusammenzufassen, eine ausführliche und erschöpfende Beschreibung der einzelnen Obliegenheiten ist umständlicher und würde eine grössere oder lieber längere Aufmerksamkeit des Lesers beanspruchen. — In früheren Jahren hatte der Rheder die Pflicht „für guten Proviant, für ein dichtes und im seetüchtigen Zustande befindliches Fahrzeug mit allem Zubehör, der für die bevorstehende Reise nothwendig ist“ zu sorgen. Die hierbei zu Grunde gelegte Idee war, ein Schiff müsse vom Eigenthümer so ausgerüstet sein, dass es allen etwa während der kommenden Reise eintretenden Zufälligkeiten gewachsen sei. — Die gewährleistete Garantie, welche heutzutage vom Rheder in Bezug auf die Eigenschaften des Schiffes gefordert wird, hat die früher theils willkürlich angenommenen, theils festgesetzten Grenzen weit überschritten. Ein Schiff soll heute nicht nur gegen alle Gefahren der Elemente gefeit sein, die Hauptsache liegt vielmehr in der Ausrüstung, Einrichtung und Bemannung des Schiffes für die Art der ihm bevorstehenden Ladung. Wird z. B. ein Schiff zum Viehtransport verchartert, so müssen in allen Räumen für diese Ladung besondere Vorrichtungen gebaut werden, das ganze Schiff muss ferner desinficirt sein, um dem etwaigen Eintritt einer Maul- oder Klauenseuche wirksam entgegenzutreten zu können; ein Schiff mit einer Ladung gefrorenen Fleisches hat für die nöthigen Kühlräume Sorge zu tragen u. s. w.

Wie weit das in neuerer Zeit geltende Princip noch fähig ist erweitert oder ausgedehnt zu werden, lässt sich im Voraus nicht sagen. Durch den jüngst in England vor Justice Mathew sich abwickelnden Process, in dem die Rheder für einen an Bord begangenen grösseren Gelddiebstahl verantwortlich gemacht wurden, weil der Aufbewahrungsort der Kontanten nicht in dem erforderlichen Zustand sich befunden, hat wieder eine neue Seite beleuchtet.

Der Thatbestand des erwähnten Diebstahls war kurz folgender: „Das der Peninsular- und Oriental-Kompagnie gehörende Dampfschiff „Oceana“ lud in Port Jackson Goldbarren im Werthe von 50 000 £, in zehn Kisten verpackt. Während der Reise, die in London ihren Abschluss fand, war eine der Kisten erbrochen und ihres Inhalts beraubt. Nach entdeckter That reichten die Empfänger der Kontanten beim Gericht eine Schadenersatzklage ein, um wieder in den Besitz ihres Eigenthums zu gelangen. Die erste darauf vom Gericht eingeleitete Untersuchung betraf den Raum, in dem die Werthgegenstände während der Fahrt gestaut waren, hierbei kam es in erster Linie darauf an, festzustellen, ob dieser Raum, also die Postkammer des Schiffes, so gebaut und gelegen war, dass jede Möglichkeit einem Dieb Zutritt zu verschaffen als ausgeschlossen zu betrachten sei. Diese allererste Voraussetzung der Empfänger und des Gerichts traf nicht zu, deshalb behaupteten die Kläger auf Grund der vor dem Gesetz versicherten Garantie eines Rheders gegenüber seinen Ladungsempfängern Anspruch auf Erstattung ihres Verlustes beanspruchen zu können. Denn der Rheder sei verpflichtet sein Schiff für jede ihm übertragene Ladung so auszurüsten, dass keine Beschädigung, im gegebenen Falle keine Beraubung oder Verlust stattfinden könne. Die Vertheidigung wie sie seitens der Beklagten geführt wurde war flach und wirkungslos. Man berief sich auf frühere Gerichtsentscheidungen in denen das Urtheil zu Gunsten der Rheder gefällt war, jedoch stand der behandelte Gegenstand

in keiner direkten Beziehung mit dem im vorliegenden Process. Unter anderem behauptete der Vertheidiger: die Rheder seien vollkommen ihrer Pflicht nachgekommen, wenn sie den Goldkisten eine wie allen Ladungsgegenständen gebührende Sorgfalt schenken. Richter Mathew war anderer Meinung. — Nach seinem Dafürhalten musste die Postkammer, da sie einmal an Bord war und zum Aufenthaltsort der Kontanten bestimmt wurde, in einer durchaus tadellosen Beschaffenheit sein. Da die an eine gute Postkammer gestellten Anforderungen in Bezug auf ihre Lage und Beschaffenheit nicht erfüllt seien, müssen die Rheder für ihre Nachlässigkeit die Folgen tragen und den Verlust decken.

Dieser von einem englischen Gericht abgeurtheilte Fall wird Rhedern und Schiffsführern Veranlassung geben auf die gute Beschaffenheit ihrer an Bord befindlichen Postkammern grössere, als bisher übliche, Sorgfalt zu verwenden. Die P. und O. Kompagnie, zu deren Schiffspark die „Oceana“ gehört, hat sonst den Ruf ihre Güter prompt und in gutem Zustande abzuliefern, sodass in dem vorliegenden Falle die Schuld wohl eher auf Seite des Schiffspersonals, als auf der der Rheder zu suchen ist. — Es fahren jedoch grosse Dampfer, die Einrichtungen zum sicheren Aufbewahren von Werthgegenständen nicht getroffen haben. Kommen diese Schiffe in die Lage Kontanten im Werth und Umfang der auf der „Oceana“ verschifften, an Bord zu nehmen, so muss in der Kapitän's Kajüte, die an und für sich schon sehr beschränkt ist, oder gar in der Kammer des, den Empfang der Waare unterzeichnenden Schiffsofficiers ein geeigneter Platz gesucht werden. Eine garantierte Sicherheit ist natürlich in diesen Fällen erst recht ausgeschlossen. Die ganzen inneren Einrichtungen einer Kabine sind nicht dazu angethan Gegenstände grösseren Umfangs unterzubringen. Würde man schliesslich doch in der einen oder anderen Weise für die Unterbringung in den Kajüten Rath schaffen, so wäre damit die von den Gegenständen mit Beschlag belegte Räumlichkeit in einer Weise eingeengt, dass sein Inhaber das tägliche An- und Auskleiden auf Drei abmachen müsste. Nehmen wir an, wie es thatsächlich mit einem deutschen Schiffe passirt ist, der Schiffsführer giebt seine Kabine zum Unterbringen verschiedener Geldkisten und Werthgegenstände her, so wird diesen Mann, der durch seine üblichen Dienstpflichten, die gewiss mannigfacher Natur sind, schon in hohem Grade belastet ist, eine beständige Unruhe und Angst über die Sicherheit der in seiner Verwahrung befindlichen Reichthümer in steter Aufregung halten, während er auf jede Bequemlichkeit in seiner Kabine freiwillig Verzicht geleistet hat. Hat der Verschiefer der Werthgegenstände, um das Interesse des Schiffsführers für die ihm übergebenen Güter noch besonders anzuspornen an eine Gratifikation für den Kapitän gedacht, so wird dieser das Anerbieten allerdings acceptiren, jedoch wird es vom Rheder abhängen, wieviel und ob davon etwas in die Tasche des Schiffsführers wandert. Ist während der Reise bei nebligem, unsichtigem Wetter oder in engem Fahrwasser eine längere Anwesenheit des Kapitän's auf der Kommandobrücke nothwendig und benutzt Jemand diese Gelegenheit einen Einbruch in der Kapitän's-Kajüte auszuüben, so wird, falls der Diebstahl gelungen, der Kapitän nicht allein seines Postens entsetzt werden, sondern man wird sich bemühen die verhältnissmässig geringe Gage des Schiffers zum Decken des Schadenersatzes zu verwenden. Letzteres allerdings nur mit Einwilligung des Schiffers.

Wir wollen nun aber einmal annehmen, wie es gewiss auch schon vorgekommen, der Kapitän verweigert im Auslande die Annahme von Werthgegenständen in grösserem Umfang, da er die Verantwortung aus Mangel an passenden Räumlichkeiten nicht übernehmen will. Die Fracht für Kontanten ist bekanntlich sehr hoch. — Würde in diesem gegebenen Falle der Rheder mit der Handlungsweise seines Kapitän's einverstanden und zufrieden sein? —

Es liegt selbstverständlich im Interesse der Rheder für jede ihren Schiffen anvertraute Ladung einen passenden Raum in gutem Zustande zu erhalten, deshalb sind die meisten unserer grösseren Dampfer mit eisernen verschliessbaren Postkammern zum Lagern von Kontanten versehen; in besonders tadelloser Beschaffenheit sind die Einrichtungen an Bord der transatlantischen Post- und Schnelldampfer.

## Der neue Kaiserhafen zu Bremerhaven.

Vor etwa mehr als einen halben Jahrzehnt begann der Norddeutsche Lloyd in systematischer Weise mit einer vollständigen Erneuerung seines Flottenmaterials, die jetzt der Hauptsache nach beendet ist. Der Norddeutsche Lloyd handelte hierbei nach zwei Gesichtspunkten. Einerseits wurden neue Schiffe gebaut, die bei einem möglichst grossen Rauminhalt doch einen verhältnissmässig so geringen Tiefgang hatten, dass sie den durch die Korrektion der Seeschifffahrt verschlossenen Weserstrom bis nach Bremen-Stadt hinauf befahren konnten. Andererseits gieng er zum Bau von Riesenschnelldampfern über, deren ganz enorme Ladefähigkeit auch bei den durch die immer stärker werdende Konkurrenz gedrückten Frachtraten noch eine angemessene Rentabilität in Aussicht stellte. Bisher war die Stadt Bremerhaven der alleinige Ausgangspunkt des Bremischen überseeischen Handels gewesen und folgte in der Reihe der deutschen Seehäfen unmittelbar nach Hamburg, wenn auch natürlich in weitem Abstände. Infolge der neuen Gestaltung der Verhältnisse stand Bremerhaven vor der Gefahr, diese Stellung zu verlieren, denn die kleineren Schiffe fingen an, nach Bremen-Stadt zu gehen und für die ganz grossen, die Schnelldampfer, wurde im Herbst 1890 als Ausgangshafen der am Westufer der Weser gelegene oldenburgische Hafonort Nordenham gewählt, wo die grosse Stromtiefe unmittelbar am Ufer einen Kunsthafen entbehrlich machte. Für die neuesten mächtigen Schnelldampfer, die der Norddeutsche Lloyd seit dem Jahre 1890 erbaut, „Spree“, „Havel“, „Kaiser Wilhelm II.“, „Barbarossa“, „Bremen“, „Friedrich der Grosse“ und „Königin Luise“ und für die noch gewaltigeren noch im Bau begriffenen „Kaiser Friedrich“ und „Kaiser Wilhelm der Grosse“ genügten die Grössenverhältnisse der Schleusen und die Tiefe der Hafenbassins in den Bremerhavener Hafenbecken nicht mehr. Das eigene Interesse des Bremischen Staates erheischte deshalb gebieterisch die Schaffung eines neuen Hafens bei Bremerhaven, welcher geeignet war, die letztgenannten Schiffe nach dort zurückzuführen. Auch der Norddeutsche Lloyd, dessen Hauptanlagen in Bremerhaven liegen, übte nach dieser Richtung einen Druck aus und verpflichtete sich zur Uebernahme einer passenden Zinsgarantie für die Baukosten. So entschloss sich der Bremische Staat, trotzdem er schon anderweitig finanziell sehr stark engagiert war, zur Ausführung des kostspieligen Baues, der auf ca. 16 Mill. Mark veranschlagt war, in Wirklichkeit aber über 18 Millionen kosten wird. In diesen Tagen wird der neue Hafen, trotzdem er in Bezug auf die Hochbauten noch lange nicht fertig ist, dem Schiffsverkehr übergeben werden.

Der neue Kaiserhafen besitzt nach dreifacher Hinsicht Abmessungen, wie sie bei keinem anderen Kunsthafen der Welt, auch in England nicht, bislang vorhanden sind. Ohne Beispiel dastehend sind alle Dimensionen der Schleuse und des Trockendocks und die Wassertiefe des Hafenbeckens. Der „Neue Kaiserhafen“ schliesst sich nordwärts an den „Alten Kaiserhafen“ an und wird mit diesem demnächst zu einem einheitlichen Hafenbassin vereinigt werden. Um aber den grössten Schiffen, die voraussichtlich je gebaut werden, die Einfahrt zu gestatten, soll nicht die Schleuse des alten Hafens benutzt werden, sondern es ist eine neue und zwar eine „Kammerschleuse“ gebaut. Zu derselben gelangen die Schiffe

aus einem 200 m langen, 55 Meter breiten und bei Niedrigwasser 7,5 Meter tiefen Vorhafen, welcher an seiner Nordmole eine Abfertigungsstelle für Schnelldampfer bis zu 195 Meter Länge hat und das Nebeneinanderliegen resp. Aneinander vorbeiziehen zweier Schiffe von den grössten Dimensionen gestattet.

Die Kammerschleuse hat eine stromaufwärts gerichtete Längsachse, um den Schiffen bei auflaufenden Wasser, ohne völliges Hochwasser abwarten zu müssen, ein schlankes Einfahren in den Hafen zu gestatten. Die Schleuse hat eine Länge von 220 Meter eine Breite von 28 Meter und eine Tiefe bei Niedrigwasser von 7,5 Meter. Sie gestattet Schiffen von 215 Meter Länge, 25 Meter Breite und 8,5 Meter Tiefgang — alles Dimensionen wie sie bisher kein Schiffsbau aufweist — schon bei halber Tiefe das Einlaufen in den Hafen. Bei Hochwasser können Schiffe von jeder Länge und von 9,5 Meter Tiefgang sie passiren. Am Aussenhaupt befinden sich, wie gewöhnlich zwei Paar Schleusenthore, am Innenhaupt dagegen ein Schiebeponton, welcher den Vortheil einer ausserordentlich schnellen Beweglichkeit und einer bequemen Ueberbrückung gewährt. Ponton sowohl wie Thore sind aus Walzeisen gefertigt und werden durch Maschinenkraft bewegt; die Kräfteübertragung wird durch Druckwasser bewirkt. Während die Ufermauern natürlich massiv sind, ist die Sohle der Schleuse unbefestigt gelassen.

Ein weiteres Unicum besitzt die neue Hafenanlage in ihren Trockendock. Dasselbe war ursprünglich erheblich kleiner projectirt; erst als die Marineverwaltung im Jahre 1891 mit dem Bremer Staat wegen eventueller Mitbenutzung des Docks für die grössten deutschen Kriegsschiffe in Unterhandlungen trat, die bald zum Abschluss gelangten, wurden die jetzigen Dimensionen festgesetzt. Die Marineverwaltung wurde hierbei von der Erwägung geleitet, dass die auf den Kaiserlichen Werften vorhandenen Dockanlagen schon bei dem jetzigen Bestande an Kriegsschiffen, namentlich für den vermehrten Bestand an grossen Schlachtschiffen hinsichtlich ihrer Zahl und auch ihrer Grösse unzureichend seien. Es müsste daher zur Sicherung schnell auszuführender Reparaturen darauf Bedacht genommen werden, weitere Docks und zwar vornehmlich solche von grösseren Abmessungen zur Verfügung zu haben. Eine günstige Gelegenheit zur Abhülfe dieses Bedürfnisses bot sich unter verhältnissmässig geringen Opfern beim Hafenbau in Bremerhaven. Durch einen Beitrag von 2,5 Millionen Mark zu den Kosten des Hafenbaus — eine gering zu nennende Summe im Vergleich zu den Kosten, welche durch Herstellung eines lediglich aus Mitteln des Reichs zu erbauenden Docks entstehen würden — erlangt das deutsche Reich die Sicherheit, dass im Frieden unter bevorzugenden Bedingungen und im Mobilnachsorgefalle unbeschränkt für die neuesten und grössten Schiffe der Kaiserlichen Marine ein Dock an der Nordsee zur Verfügung steht. Neben den Kriegsschiffen werden vor allen die Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd das Trockendock benutzen. Das Trockendock erstreckt sich nahezu parallel mit dem Westufer des Neuen Kaiserhafens und wird in seiner ganzen Länge von Eisenbahngleisen umspannt. In dem schmalen, am weitesten nach Westen gelegenen „Reparaturbecken“ zu dem die Schiffe und den Hafen selbst durch ein geräumiges Dockvorbassin von 7,5 Meter Tiefe gelangen, und in welchem gleichzeitig ein 200 Meter und ein 150 Meter langes Schiff reparirt werden können, sollen solche Arbeiten ausgeführt werden, welche ein Trockenlegen des Schiffes nicht erfordern. In dem eigentlichen ostwärts davon gelegenen Dock, dessen Dremmel gleichfalls auf — 7,5 Meter angeordnet ist, können Schiffe von 220 Meter Länge — das augenblicklich grösste Schiff der Welt, der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd „Kaiser Wilhelm der Grosse“ hat nur ca. 195 Meter Länge — und 25 Meter Breite liegen. Schiffe, welche die neue Kammerschleuse passiren können, sind also auch in das



Trockendock zu schaffen. Die Ausrüstung der Anlage ist nach dem Vorbilde der Dockanlagen in Kiel und Wilhelmshaven geschehen. Vermittelst dreier Kreiselpumpen kann das Dock in 3 Stunden leergepumpt werden. Es wird noch ungefähr ein Jahr vergehen, ehe das Trockendock in vollem Maasse in Anspruch genommen werden kann.

Das neue Hafenbassin selbst, dessen Wasserfläche rund 12 Hectar gross ist, gestattet Schiffen von 195 Meter Länge bei besetzten Kaien bequem zu drehen. Die Länge der westlichen Ufermauer ist so bemessen, dass zwei grosse Schnelldampfer an ihr liegen können und noch genügend Platz zur Einfahrt für die hinter derselben befindliche Trockendockanlage bleibt. An das der Schleuse gegenüber gelegene Nordostufer lassen sich, wenn nöthig, später zwei 90 Meter breite und beliebig lange Hafenbassins anschliessen; dasselbe ist deshalb vorläufig auch nur mit einer auf Beton gelagerten Klinkerabdeckung ausgebaut und falls es zum Löschen und Laden gebraucht werden sollte, mit leichten eisernen Brücken, die schnell und billig wieder beseitigt werden können, zum Anlegen der Schiffe versehen. An der westlichen Verbindungsmauer zwischen Kaiserhafen und Schleuze können 3 der gegenwärtig grössten Schiffe des Lloyd, an der Ostmauer fünf 80 Meter lange Schiffe liegen. Die Mauern sind massiv auf Pfahlrost angelegt und in Entfernungen von je 8 Meter mit Pfeilern von 8 Meter Länge und 4 Meter Breite versehen, deren Zwischenräume durch Bogen überspannt sind. Die Tiefe des Hafenbassins beträgt im nördlichen Theil des Hafens, in welchem die Kriegsschiffe auf ihrem Wege zum Trockendock sich zu bewegen haben, 7,50 Meter unter Bremerhavener Null, im übrigen Theil 7 Meter, welche Tiefe in flacher Neigung zur Sohle des sich südlich anschliessenden alten Kaiserhafens übergeführt wird.

Auf die Hochbauten näher einzugehen, können wir uns versagen; es sind dieselben, wie wir sie bei jeder grösseren Hafenanlage finden. Die Beleuchtung des neuen Kaiserhafens ist durchweg eine elektrische.

## Lootsenwesen auf der Themse.

Der britische Premierminister, Lord Salisbury, hat am Anfang dieses Monats dem Oberhaus einen Gesetzentwurf vorgelegt, der gewisse Privilegien, die einzelnen, die Themse benutzenden Schiffen bis dahin zu Theil wurden, aufheben soll. Der Minister beabsichtigt durch diese Vorlage das Zwangslootsensystem, wie es auf der Themse gebräuchlich ist, auf alle Schiffe anzuwenden. Britische Schiffe, die Passagierfahrt zwischen London und Norwegen sowie der Ostsee betreiben oder von irgendwelchen Hafen zwischen Boulogne und der Ostsee eine regelmässige Fahrt aufrecht erhalten, oder aber ihren Erwerb ausschliesslich in den Häfen der grossbritannischen Küste suchen, schliesslich noch solche britischen Schiffe, deren Raumgehalt 60 T. nicht überschreitet, sind von der Lootsenpflicht beim Ein- und Ausgehen nach resp. von London befreit. Jedoch muss der Schiffsführer oder Steuermann der betreffenden Schiffe die Befähigung besitzen, das Schiff sowohl ohne Hilfe eines sog. unqualificirten Lootsen wie überhaupt ohne Beistand anderer Personen, die Themse heraufzulootsen. Vom Standpunkte der Rheder, deren Schiffe sich an einer regelmässigen Küstenfahrt zwischen London und anderen britischen Häfen betheiligen, wird die dem Entwurf zu Grunde liegende Absicht, allen Schiffen gleiche Rechte zu verleihen nicht verstanden, oder mindestens nicht anerkannt werden. Deshalb rechnet der Urheber des neuen Entwurfes auf geringes Entgegenkommen aus Kreisen die der Küstenschiffahrt angehören oder ihr nahe stehen. Englische regierungsfreundliche Blätter heben hervor, die Ursache dieses neuen Gesetzentwurfes sei in dem Gerechtigkeitsgefühl Salisbury's zu suchen.

Zu diesem neuen Entwurf äussert sich in der Shipping Gazette ein ungenannter Fachmann, dem scheinbar grosse Erfahrung und Kenntniss des britischen Schifffahrtswesens zur Seite stehen. Wird, so führt der Berichterstatter aus, der Entwurf Salisbury's Gesetz, so ist fremden Schiffen direkt in keiner Weise geholfen, denn ihre Abgaben und Unkosten bleiben nach wie vor dieselben; den bis dato privilegierten britischen Schiffen jedoch wird die Verpflichtung auferlegt einen concessionirten Lootsen beim Ein- und Ausgehen aus London an Bord zu führen. Nach Ausführungen des Kolonialsekretärs, die dieser im Unterhause gemacht, ist die Entstehung des Entwurfs nicht in dem menschenfreundlichen Gerechtigkeitsgefühl Salisbury's zu suchen, sondern in einer Anfrage ausländischer Repräsentanten, die für die Küstenschiffe ihrer eigenen Flagge die gleichen Rechte beanspruchen möchten. Diesem Wunsche konnte der Minister nicht nachkommen, um jedoch zu zeigen, dass die Gesuche der fremden Vertreter nicht unberücksichtigt bleiben, beabsichtigt Salisbury die bis dahin üblichen Vorrechte bestimmter britischer Schiffe abzuschaffen. In Anbetracht der Unzufriedenheit und der aufgeregten Worte, die in Bezug auf diesen Entwurf aus den Kreisen Interessirter an die Oeffentlichkeit wandern, ist es wohl werth, sich näher mit diesem Gegenstand zu beschäftigen, wobei die Frage beantwortet werden soll, ob die durch den neuen Entwurf Betroffenen wirklich beim Inkrafttreten dieser Bestimmungen Schaden davon tragen.

In erster Linie muss hervorgehoben werden, dass schon unter den heutigen Gesetzesbestimmungen an Bord aller dieser in der Küstenfahrt und den anderen vorher angegebenen Töoren beschäftigten britischen Schiffe entweder der Führer oder Steuermann Träger eines vom Trinityhaus ausgestellten Londoner Lootsenpatentes ist. Auf Grund dieser Qualifikation steht dem Inhaber des Certifikates die Befugniss zu, jedes Schiff auf der Themse zu führen. Sollten nun doch einige Schiffe in Fahrt sein, auf denen eine mit derartigem Zeugnis ausgestattete Person nicht an Bord ist, so wird die betreffende Rhederei wohl für die alsbaldige Anstellung eines solchen Sorge tragen. Dieselben Rechte stehen jedem konkurrierenden Ausländer auch an, jedoch ist deren Ausführbarkeit mit grossen Kosten und Umständen verbunden. Ist für einen Ausländer die Erlangung des staatlichen Lootsenpatentes schon aus dem Umstande schwerer, weil eine vollständige Beherrschung der englischen Sprache Voraussetzung ist und Angestellte ausländischer Schiffe nicht oft im Stande sind, diese erste Bedingung zu erfüllen, so muss sich wiederum der Ausländer sagen, der englische Rheder und Seemann befindet sich in einer gleichen Lage unter ähnlichen Umständen einem fremden Hafen gegenüber.

Wenn es also nach den Aeusserungen des Kolonialsekretärs, auf Grund gegenseitiger internationaler Höflichkeit rathsam ist, allen Schiffen gleiche Rechte und Pflichten zu gewähren, so ist dieser Etiquette, nachdem der Entwurf Gesetzeskraft hat, Genüge geleistet, ohne, wie oben nachgewiesen ist, den mit den Ausführbestimmungen des Gesetzes in Zusammenhang stehenden Rheder mehr zu belasten wie früher. Hiermit betrachtet der nichtgenannte Korrespondent die sich selbst gestellte Frage als beantwortet, geht nun aber weiter und zeigt welcher Vortheil den Rhedern durch Einführung des Gesetzes erwachsen kann. Ausserdem bringt er eine seit lange im Schoosse der Vergessenheit ruhende Frage wieder an die Oberfläche, mit Hilfe deren er hofft, ein längst erstrebtes Ziel, die Verminderung der Lootsengebühren zu erreichen. Der Berichterstatter äussert sich hierüber folgendermassen: Werden nun die bis jetzt vom Lootsenzwang befreiten Schiffe genöthigt, einen concessionirten Lootsen an Bord zu führen, so hat diese Einrichtung zur Folge, dass die Verantwortlichkeit bei etwaigen dem Schiffe zustossenden Unfällen auf der Themse auf den Schultern des mit der Führung des Schiffes betrauten Lootsen ruht, also die Haftung der Rheder eine beträchtlich geringere wie bisher. Ausserdem ist noch ein Punkt in Bezug auf die beabs.

Neuerung erwähnenswerth. Die in Vorschlag gebrachte Entziehung der bis jetzt üblichen Privilegien wird in den Kreisen der Rheder die nicht unberechtigte Meinung hervorrufen, die Regierung beabsichtige ihre Interessen zu schädigen. Darauf wird der angegriffene Rheder bemüht sein, für seine angebliche Zurücksetzung etwas zu suchen, womit er sich an der Regierung für die ihm zugefügte Unbill entschädigt. Diese Waffe ist in der längst begrabenen Lootsengebühren-Frage gefunden, die von ihrem langen Schlummer gestärkt wieder die Gemüther der verletzten Rheder beleben wird. Wenn in früheren Jahren die Anstrengungen der Rheder ein für sie günstiges Resultat in dieser Angelegenheit zu erzielen misslingen, so lag es hauptsächlich an der schwachen Betheiligung der Betreffenden, ihre Ansichten geltend zu machen. Heute dagegen werden sich die früher nicht bei der Verminderung der Lootsengebühren interessierten Rheder energisch an der Opposition betheiligen und vereint mit den Rhedern transatlantischer Schiffe für ihre Interessen kämpfen. Der Premierminister wird also eine andere als die beabsichtigte Wirkung durch Einführen dieses Gesetzes erzielen. In einer Zeit wo nur durch die sorgfältigste Sparsamkeit ein materieller Vorthail im Rhedereigenschaft erzielt werden kann, ist jede Kostenverminderung von Bedeutung. Vielleicht erinnert sich bei der Debatte über die Lootsengebühren einer der Betheiligten, dass die vom Trinityhaus eingeforderten Gebühren für das Befuerungswesen an einer gesunden Entwicklung der Schifffahrt wie ein Hemmschuh haften und zieht diese Frage auch noch in die Debatte. Unter solchen Umständen hat die Regierung und die gesetzgebenden Körperschaften Grossbritanniens Aussicht auf anregende Parlamentssitzungen in der nächsten Zukunft.

### Vermischtes.

#### Oertliche Ablenkung in den Gewässern von Britisch Columbia.

Der brit. Minister für Handel und Seewesen macht in einer „notice to Mariners“ das fremde seefahrende Publikum auf die rapide Zunahme der örtlichen Ablenkung in den Gewässern zwischen Britisch Columbia und Vancouver aufmerksam. Bei der im Jahre 1891 erfolgten Untersuchung des Hafens von Vancouver wurde auch die örtliche Ablenkung genau festgestellt. Die Ermittlung, durch Mr. Stuart ausgeführt, ergab 23° 25' O. mit einer muthmasslichen Abnahme von einer Minute jährlich. Die in diesem Jahre vorgenommenen Peilungen zum Feststellen der Variation, von Kapitän Walbran ausgeführt, führten zu einem Resultat von 25° O. Die magnetische Variation der britischen Admiralitätskarten zeigt für dieselbe Zeit 23° 20' O. Auf Veranlassung der britischen Admiralität wurden nunmehr Seeoffiziere der in dortigen Gewässern stationierten englischen Kriegsschiffe beauftragt, eine nochmalige genaue Feststellung der Variation vorzunehmen. Die hierauf eingeschickten Berechnungen seitens verschiedener Offiziere geben eine Variation von 26° 10' O. an. Aehnliche Berichte liegen von anderen Häfen dieser britischen Besitzung vor, alle geben übereinstimmend ihrer Meinung Ausdruck, dass die Variation sehr schnell zunehme.

**Schiffbauwesen Grossbritanniens.** Lloyds Register hat die statistischen Schiffbauangaben in englischen Häfen veröffentlicht, das Resultat ist im Ganzen ein befriedigendes, jedoch wenig vortheilhaftes, da die herrschenden Preise ausserordentlich niedrig sind. Im Bau auf den verschiedenen Werften liegen gegenwärtig mehr Schiffe wie seit langer Zeit. Einen Beweis für den niedrigen Werth der Schiffe liefert eine Bestellung der britischen Admiralität auf einer Privat-Werft für ein Schlachtschiff. Dieses ist mit den neuesten Einrichtungen versehen, und wird 5% billiger wie ein ähnliches des Vorjahres und 10% unter dem bezahlten Preis vor zwei bis drei Jahren, hergestellt. Jedoch trotz der geringen Baukosten ist eine Beob-

achtung der Werften, wie sie sich gegenseitig in den niedrigsten Preisen überbieten, von grossem Interesse; es ist deshalb werth, die Anzahl der im Bau befindlichen Tonnage zu nennen. Die sammtlichen auf britischen Werften im Bau befindlichen Schiffe repräsentiren einen Tonnengehalt von 871 061 T., die Anzahl der Schiffe ist 435, von diesen sind allein 396 mit 859 283 T. Dampfer, die übrigen kleine Küstensegler. Ein ähnlicher Umfang des Schiffbauwesens ist seit 1889 nicht zu verzeichnen gewesen. Ebenfalls ist ein Zuwachs an Aufträgen für Kriegsschiffe fremder Staaten aufzuweisen, in erster Linie steht Japan mit einer Bestellung von 3 Schlachtschiffen zur Vollendung in diesem Jahre. Jedoch treten im Auslande, besonders in den Ver. Staaten und im Kontinent, die Rivalen sehr deutlich hervor, die mit Erfolg die Absicht, fremde Bau-Aufträge an ihre Werften zu ziehen, auszuführen scheinen. Auf britischen Privatwerften liegen gegenwärtig Bestellungen für 46 Kriegsschiffe mit 129 375 T. für die eigene Marine und für 33 Schiffen für Kriegszwecke mit 81 000 T. auf Kosten fremder Kriegsflotten vor. Seit Januar d. J. sind im Ganzen 490 000 T. Räume in Kauffahrteischiffen von britischen Werften vom Stapel gelassen. Nachstehend geben wir Vergleiche zwischen dem Umfang der Bauaufträge wie sie sich zu verschiedenen Zeiten in den einzelnen Städten des Ver. Königreichs stellten. Belfast letzten Monat 20 Dampfer mit 148 322 T., gegen 74 000 T. vor 18 Monaten; Glasgow 91 Dampfer mit 182 009 T., 6 400 T. mehr als im Januar und 1 700 T. mehr als im correspondirenden Monat des Vorjahres; Greenock vor 2 Jahren 85 902 T., im vorigen Monat 86 902 T., die Anzahl der Schiffe betrug 43 bzw. 34. In der Zwischenzeit hatten einzelne Monate nur 70 000 T.; Newcastle 64 Schiffe mit 127 809 T. im vorigen Monat, 60 Schiffe mit 160 904 T. im gleichen Monat des Vorjahrs. Sunderland gegenwärtig 48 Schiffe mit 144 835 T., seit Juni 1895 ist eine Zunahme von 95 014 T. zu verzeichnen; Middlesbrough 30 Schiffe mit 76 637 T. oder 20 000 T. mehr wie zur selben Zeit des Vorjahres; Hartlepool vor zwei Jahren 46 790 T., gegenwärtig 47 293 T., am Anfang des Jahres nur 37 200 T.

**Kaiser Wilhelm-Kanal.** Ueber den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal liegen nunmehr die Resultate zweier Jahre vor. Nach amtlichen Erhebungen benutzten den Kanal:

	Dampfer	N.-R.-T.	Segler	N.-R.-T.
Juli 1895/96	7 531	1 140 578	9 303	365 405
„ 1896/97	8 659	1 533 682	13 422	503 179
1896/97 mehr	1 128	393 104	4 119	137 774
insgesamt:				

Juli 1895/96	16 834 Schiffe	1 505 983 N.-R.-T.
„ 1896/97	22 081 „	2 036 861 „

1896/97 mehr	5 247 Schiffe	530 878 N.-R.-T.
--------------	---------------	------------------

An Einnahmen wurden erhoben von:

	Dampfern	Seglern
Juli 1895/96	680 825,51 „	216 626,38 „
„ 1896/97	816 645,54 „	269 787,44 „
1896/97 mehr	135 820,03 „	53 161,06 „
insgesamt:		

Juli 1895/96	897 451,99 „
--------------	--------------

„ 1896/97	1 086 432,98 „
-----------	----------------

also 1896/97 mehr	188 980,99 „
-------------------	--------------

10. **Der Bericht der Nipon Yusen Kaisha,** Japans grösster Dampfschiffahrts-Gesellschaft, für das am 31. März geendete Halbjahr weist einen Verlust von über 163 000 \$ auf. Die neu eingerichteten Linien (nach Europa und Australien) sind wohl hieran schuld. Von dem Reservefonds mussten 427 561 Yen genommen werden, um eine 10%ige Dividende zu zahlen. Die 63 Dampfer der Gesellschaft mit einem Gesamtgehalte

von 130 412 Tonnen legten in dem letzten Halbjahr 1 068 193 Seemeilen zurück; 12 Dampfer sind über 3000 Tonnen gross, der grösste Dampfer 6150 Tonnen. Die fremden Linien der Gesellschaft sind folgende 10: zwischen Japan und Europa, Amerika, Adelaide, Bombay, Shanghai, Manilla, Wladiwostok, Tientsin, Niutschuang und Hongkong; die Linien in heimischen Gewässern betragen 11. Zwei Dampfer von je über 3000 Tonnen Gehalt gingen im letzten Halbjahr verloren. Die grösste Anzahl von Actien besitzt der kaiserliche Haushalt, nämlich 80 750, zunächst kommt Baron Iwasaki mit 54 997 und in dritter Linie Herr Nomota Teijiro mit 10 980 Actien. (B. H.)

**Stapellauf.** Am Freitag den 23. Juli wurde auf der Reiherstieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik A.-G. ein für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft neuerbauter Dampfer, welcher in der von Fräulein Louise Biernatzki vollzogenen Taufe den Namen „Belgrano“ erhielt, glücklich zu Wasser gelassen. Der neue Dampfer, welcher sich durch seine Bauart als vorzügliches Schiff repräsentirt, ist ganz aus Stahl und unter Specialaufsicht des Germanischen Lloyd, dessen höchste Klasse 100 4 in A er führt, hergestellt; er besitzt eine Länge von 375 Fuss engl., eine Breite von 46 Fuss und eine Tiefe von 31 Fuss engl., sowie eine Tragfähigkeit von 6200 T. Schwergut bei 24 1/2 Fuss engl. Tiefgang im Seewasser. Das Schiff wird mit einer vierfachen Expansionsmaschine ausgerüstet, unter Anwendung des Antivibrationspatents des Herrn Konsul Schlick mit ausbalancirten Kurbeln. Die Maschine erhält ihren Dampf aus zwei Doppelendekesseln, die auf einen Dampfdruck von 15 Atmosphären concessionirt worden sind.

Noch immer, so wird den „Hamb. Nach.“ geschrieben, steht in Frankreich die Entscheidung der Frage aus, ob das Gesetz vom 30. Januar über die Handelsmarine, dessen Art. 5 nur den in Frankreich gebauten Schiffen Prämien zusichert, beizubehalten sei, oder ob sich die Rückkehr zu dem früheren Zustand empfehle, wo den im Ausland gebauten, aber dann französirten Schiffen sogenannte Halbprämien gewährt wurden. Die französische Schiffbauindustrie bleibt nach wie vor dabei, dass die Beibehaltung des Gesetzes vom Jahre 1893 für sie eine Existenzfrage sei. Im Besitz von Werftanlagen, welche allen Bedürfnissen der einheimischen Rhederei genügen und einem zahlreichen Techniker- und Arbeiterpersonal Beschäftigung gewähren, wie sie nicht minder eine Reihe verwandter Industriezweige, z. B. die Holz- und metallurgische Industrie mit lohnenden Aufträgen versieht, könnte die französische Schiffbauindustrie mit ihrer derzeitigen Lage leidlich zufrieden sein, wenn ihr nicht trotz alledem die englische Konkurrenz so bedenklich nahe auf den Leib rückte. Zu dieser für die Franzosen höchst unliebsamen Konjunktur wirken verschiedene Umstände mit, so namentlich die in England grössere Wohlfühlheit aller für den Schiffbau benötigten Rohstoffe, ferner die qualitativ wie quantitativ grössere Leistungsfähigkeit der englischen Arbeiter. Der Regel nach können daher die englischen Werften billiger produciren als die französischen, und da in England eine grosse Masse Schiffbau-Etablissements vorhanden sind, finden sich immer einige darunter, welche mangels der normalen Zahl von Aufträgen billigere Anerbietungen machen oder entgegennehmen können, als dem Durchschnittsniveau entspricht, um volle Beschäftigung zu haben. Das ist ein Hauptgrund der englischen Konkurrenzgefahr für die französischen Schiffbauer. Die einzige Schutzwehr hiergegen liegt nun in der Zweifrancoengebühr per Registerton, welche jedes im Auslande gebaute Schiff für seine Französirung entrichten muss. Diese Schutzwehr aber wird von den französischen Schiffbau-Industriellen als ganz wirkungslos bezeichnet, weil die in England ihren Schiffsbedarf deckenden Rheder jene Gebühr nicht aus ihrer Tasche zu zahlen brauchen, indem ihnen schon die Fracht der ersten Fahrt, welche die betreffenden

Schiffe aus dem englischen Ursprungshafen nach ihrem neuen französischen Heimathshafen antreten, einen grösseren Nutzen lässt, als die Entrichtung der gesammten Naturalisationskosten ausmacht. Hiernach wäre ein Seeschiff der einzige fremde Produktionsartikel, der ohne mit Zöllen belastet zu sein, nach Frankreich eingeführt werden darf. Bei dieser Sachlage wäre die französische Schiffbauindustrie unfehlbar dem Ruin verfallen, wenn das Gesetz nicht den auf französischen Werften erbauten Fahrzeugen ausser der Bauprämie noch eine Schiffsfahrtsprämie zubilligte. Würde der Staat aber die Hälfte dieser Prämie den Schiffen ausländischen Bauursprungs gewähren, so würde in den Konkurrenzbedingungen eine völlige Umwälzung zu Gunsten des Auslandes eintreten, da die französischen Rheder, von den Sorgen um völlige Einbüssung der Schiffsfahrtsprämie erlöst, alsdann ihre Schiffseinkäufe jenseits des Kanals machen und die französische Schiffbauindustrie vollends zu Grunde richten würden. Das entspricht so sehr der Wahrheit, dass so lange die im Auslande gebauten Schiffe sich der Halbprämie erfreuten, die französische Industrie ihre Bauaufträge in eine quantität négligeable zusammenschrumpfen sah und in die grösste Noth gerieth, bis das Gesetz vom Januar 1893 dieser künstlichen Bevorzugung der britischen Konkurrenz ein Ziel setzte. Unter den Beweggründen zum Erlasse dieses Gesetzes spielt auch die Staatsraison eine Rolle, insofern die französischen Werften auch für Rechnung des Staats arbeiten. Ihre Ausserdienststellung könnte daher in Kriegszeiten die Aufgabe der nationalen Vertheidigung zur See auf das Bedenklichste erschweren. Die Anhänger der Halbprämie für Schiffe ausländischer Herstellung wenden u. a. ein, dass bei der jetzigen Sachlage die französische Handelsmarine in ihrem raschen Niedergange beharren werde. Indess wird diese Befürchtung durch den Börsenkurs glänzend widerlegt. Am 30. Januar 1893, dem Datum des die jetzige französische Schiffindustrie regelnden Gesetzes, notirten die Titres der Transatlantique, der Messageries Maritimes, der Chargeurs Réunis und der Compagnie Havraise-Péninsulaire insgesamt 2930 Frs.; Ende Juni l. J. stellte sich ein Gesamtergebniss von 3066 Frs. heraus, woraus geschlossen werden könnte, dass recht befriedigende Dividenden zur Auszahlung gelangten und dass die Rhedereigeschäfte nicht ganz so sehr darniederliegen, wie gewöhnlich gesagt wird. Es scheint, dass die öffentliche Meinung, sowie die Stimmung der Kammer den Wünschen der inländischen Schiffbauindustrie ihre Sympathien zuwendet und eine Massregel nicht verstehen würde, welche für die englische Konkurrenz gegen einen wichtigen heimischen Erwerbszweig Partei ergreift.

**Postpaketverkehr mit Konstantinopel.** Die französische Postverwaltung hat angeordnet, dass vom 1. August ab die Beförderung von Postpaketen via Marseille mit den Dampfern der Messageries Maritimes und denen der Compagnie N. Paquet & Co. erfolgt. — Bisher wurde der französische Postpaketverkehr über Triest mit Benützung des österreichischen Lloyds geleitet. Nach Eröffnung dieser neuen Route hat Konstantinopel folgende 5 Verbindungen für Postpakete:

1. den österreichischen Lloyd via Triest;
2. die rumänische Linie via Konstantza;
3. die französischen Linien via Marseille;
4. den Landweg mittels der Sammeladungen der Ungarischen Transportgesellschaft via Semlin;
5. den Orient-Express durch Vermittlung der Spedition Schenker & Co. (Konst. Handelstl.)

## Kleine Mittheilungen.

Präsident Mc Kinley unterzeichnete am 24. Juli die Tarifbill, wodurch diese somit Gesetzeskraft erlangt.



Die „Oriental Steamship Company“ hat beschlossen von Japan aus zwei neue Linien zu gründen, die eine wird Verbindungen mit New-York, die andere mit San Francisco vom 1. Januar 1898 aufrecht erhalten. Die New-Yorker Linie wird brasilianische Häfen anlaufen und dort die japanischen Emigranten landen. Die San Francisco-Linie soll durch direkt gehende Boote, von denen schon drei ihrer Vollendung entgegenstehen, gebildet werden.

Die schwedische Seemanns-Vereinigung hat beschlossen am Anfang des nächsten Monats den schon lange prophezeiten Generalstrike auf alle schwedischen Schiffe zu verhängen. Die Minimal-Forderungen der Strikenden sind 50 Kronen monatlich bei zehnstündiger täglicher Arbeitszeit und Vergütung von Ueberstunden.

Der neueste Doppelschraubendampfer der französischen Rhederei Messageries Maritimes „Lios“ hat bei seiner Probefahrt 19 Meilen gemacht. Die „Lios“ ist der erste Doppelschraubendampfer der französischen Werft von La Ciotat.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung am 22. Juli im Schiffer-Gesellschaftshaus. Nach Erledigung der Eingänge wurden 5 neue Mitglieder aufgenommen. Die nächste General-Versammlung wurde auf den 29. Juli festgesetzt. Nachdem sodann noch drei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrath an Stelle von in See gehenden Mitgliedern vorgenommen worden waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 28. Juli 1897.

Ausfrachten sind gegen die Vorwoche flauer.

Heimfrachten sind unverändert, wenn auch von einigen Richtungen ein kleiner Aufschwung sich merkbar macht, so ist im Grossen und Ganzen eine Besserung des Frachtenmarktes für retour bestimmte Schiffe ziemlich aussichtslos.

„Sardomene“ San Diego/U. K. H. A. D. 22/6  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{3}$  direkt.  
„Celtio Monarch“ San Francisco/U. K. H. A. D. 21/3 netto.  
„Industrie“ Cardiff/Port Pirio 24/3, Coke.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 16. Juli 1897.

Unter dem Einfluss ausgezeichneter Aussichten für einheimische Ernten, zusammenhängend mit der Thatsache, dass der fortgesetzte Mangel prompter Boote einzelne Gesellschaften zum Decken jener von Räume entblösst hat, bleibt unser Frachtenmarkt für Dampfer mit einer zunehmenden Tendenz lebhaft, sodass die Frachten beim Schreiben dieser Zeilen grösser als je in der gegenwärtigen Saison gewesen sind. Die Raten für Getreideladung nach Cork f. Ord. haben sich bis zu 3s 1 $\frac{1}{2}$ d für August, 3s 3d und 3s 4 $\frac{1}{2}$ d für September gebessert, trotzdem bleibt der Bedarf für spätere Perioden ein stetig zunehmender. Berth-Frachten sind auf 2s 7 $\frac{1}{2}$ d und 2s 9d für August und September gestiegen, diese Notirungen stehen bis jetzt noch beträchtlich über den angenommenen Frachtraten regulärer Linien auf ihren Routen. Frachten nach Bretter- und Bauholzbäfen bleiben fortgesetzt fest mit einem nur mässigen Aufschwung. Der Andrang von Räume nach den Goldbäfen für August scheint unter dem Einfluss einiger weniger abgeschlossener Charter abzunehmen; für September und spätere Monate haben Notirungen zu 38s 6d bis 40s statt-

gefunden. — Der Mangel an Segelschiffstonnage sowohl am Plätze wie auf Ankunft setzt sich fort, sodass Frachten in einigen Fällen wo prompte Räume nothwendig ist, einen Aufschwung zeigen. Die Nachfrage nach Segelschiffen setzt sich lebhaft in allen Branchen einschliesslich Kistenöl vom fernen Osten, Stückgutladung für die Kolonien fort, jedoch sind die Charterer nicht im Ueberfluss vorhanden, weil die Rheder ihre Räume zurückhalten und in der Hoffnung leben später bessere Raten zu erzielen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ a3d.	10/	8/9	10a12/6
London, Dpfr.	3a3 $\frac{1}{2}$ d.	13/9	10/	10a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ d.	15/	8/6	15/
Bristol	3d.	17/6	11/3	17/6
Hull	3 $\frac{1}{2}$ a4d.	12/6	12/6	15/
Leith	4d.	17/6	12/6	17/6
Newcastle	3 $\frac{1}{2}$ d.	15/	12/6	15a17/6
Hamburg	55 $\delta$	75 $\delta$	15 cents.	50 mk.
Rotterdam	9c.	20 cts.	17 cts.	12a16c.
Amsterdam	9c.	20 cts.	17 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/1	21/3	16/3	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	25c.	8 S.
Antwerpen	4d.	17/6	12/6	17/6a20
Bremen	50 $\delta$	20c.	15 c.	12c.
Marseille	3/	25/	17/6	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 12c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 7-32d. — Antwerpen  $\frac{1}{2}$ d. — Bremen 21c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continant. Shanghai.
Getreide per Dpfr.	3/1 $\frac{1}{2}$	3/1 $\frac{1}{2}$	2/10 $\frac{1}{2}$	3/1 $\frac{1}{2}$	....
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/a2 9	....	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	....	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	19 $\frac{1}{2}$ c.	18c.	18c.	21c.	

Die Deutschen Lebens-Versicherungs-Gesellschaften haben nach dem vorläufigen Bericht der „Berliner Börsen-Zeitung“ auch im Jahre 1896 recht günstige Erfolge aufzuweisen. Von 41 Gesellschaften des Deutschen Reichs wurden im verflossenen Jahr neu abgeschlossen 138,436 Policen über 525,216,817  $\mathcal{M}$  Kapital, und zwar von 19 Actien-Gesellschaften 74,080 Policen über 270,876,161  $\mathcal{M}$  Kapital und von 22 Gegenseitigkeits-Gesellschaften 64,356 Policen über 254,340,656  $\mathcal{M}$  Kapital. An neuen Abschlüssen erzielten die beiden grössten Actien-Gesellschaften Germania in Stettin: 42,3 Mill. Mark, Victoria: 45,8 Mill. Mark, d. i. zusammen 88,1 Mill. Mark, und die beiden grössten Gegenseitigkeits-Gesellschaften Gotha: 19,8 Mill. Mark, Leipzig: 39,1 Mill. Mark, d. i. zusammen 79,5 Mill. Mark. Nach Abzug der durch Tod und aus anderen Ursachen erloschenen Versicherungen belief sich der Bestand in der Kapitalversicherung am Jahresschluss für alle 41 Gesellschaften auf 1,519,677 Policen über 5,575,445,207  $\mathcal{M}$  Kapital. Hiervon fallen auf die 6 grössten Anstalten, deren versicherte Summe je 300 Mill. Mark übersteigt, zusammen rund 2950,6 Mill. Mark, und zwar auf Gotha: 710,2 Mill., Germania in Stettin: 536,4 Mill., Leipzig: 483,4 Mill., Stuttgart: 479,6 Mill., Victoria: 371,4 Mill. und Karlsruhe: 369,5 Mill. Mark. Von der Jahreseinnahme an Prämien und Zinsen mit 288,918,115  $\mathcal{M}$  wurden 107,8 Mill. Mark zur Erhöhung der Prämienreserve und besonders Sicherheitsfonds verwendet und 107,3 Mill. Mark für Sterbefälle, Aussteuern, Renten und Rückkäufe gezahlt, während 39,4 Mill. Mark als Dividende an die Versicherten zurückfliessen werden. Die Sicherheitsfonds, angesammelt zur Deckung der von den

Gesellschaften eingegangenen Verbindlichkeiten, betrugen Ende 1890 für 41 Deutsche Gesellschaften zusammen 1,779,238,568 Mark und haben sich gegen das vorhergehende Jahr um 123,023,731 Mark erhöht. Zu diesem Zuwachs der Sicherheitsfonds haben beigetragen die beiden grössten Actien-Gesellschaften Germania in Stettin: 13,8 Mill. Mark, Victoria 11,8 Mill. Mark, d. i. zusammen 25,4 Mill. Mark, und die beiden grössten Gegenseitigkeits-Gesellschaften Gotha: 9,2 Mill. Mark, Leipzig: 10,7 Mill. Mark, d. i. zusammen 19,9 Mill. Mark. Das Gesamtvermögen der 41 Deutschen Gesellschaften betrug Ende vorigen

Jahres 1,979,705,002 Mark und ist verzinssch angelegt in Hypotheken mit 1488 Mill., Police-Darlehen mit 109,2 Mill., Staatspapieren 75,5 Mill., Grundbesitz 46,8 Mill., Kautions- und Lombard-Darlehen 15 Mill. Mark. Diese in geschäftlicher und finanzieller Hinsicht recht erfreulichen Ergebnisse unserer einheimischen Gesellschaften zeugen von einer gesunden Weiterentwicklung der für die Volkswohlfahrt wichtigsten Institution der Lebensversicherung in Deutschland.

**Emil G. v. Höveling,**  
HAMBURG, Steinhöft 13, pt. hinten.  
**Patentfarbe**  
**für Schiffsböden und Eisenwerk.**

Lackfarben, Farben in Oel, Patent-Bleimennige.

**Fabriken:** Hamburg—Kl. Grasbrook (Freihafen).

Hamburg—Wilhelmsburg (Zollgebiet.)

Vertretungen und Läger in Bremerhaven, Elsfleth, Flensburg, Stettin, Kopenhagen, Rotterdam, Antwerpen, Dünkirchen, Genua etc.

In England unter der Firma **British Antifouling Composition and Paint Company Ltd.** 32 Great St. Helen's, London E. C.

Fabrik in **Barking** bei London.

Vertretungen und Läger in Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, Newyork, Rio, Montevideo, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Calcutta, Bombay, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sidney etc.

**Heinr. Wohlstadt**  
**Schiffs-**  
**Tauwerk - Fabrik.**

Das Lager von getheertem Hanf, Manila-, Sisal-, Eisen- und Stahldraht-Tauwerk in allen Gattungen und Dimensionen, auch von Segel- und Flaggentuch sowie Schiffsmaterialien aller Art.

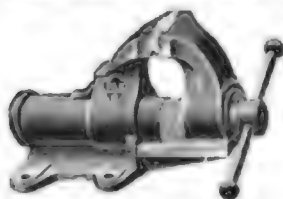
**Markthalle**  
**am Fischmarkt, Altona.**

Fernsprecher 298.

**W. H. BESELER, HAMBURG, Vernickelungsanstalt und Metallwaarenfabrik.**

1889 Hamburg: Silberne Medaille. 1895 Köln: Silberne Medaille. 1895 Braunschweig.  
Goldene Medaille und Ehrendiplom.

Gegründet 1875. — 50 Arbeiter. — Fernspr. 119, A. 1.



(gesetzlich geschützt.)

**Feilen- und Werkzeug-Fabrik**

Falkenroth & Kleine, Neuss a. Rhein

liefern:

**Parallel-Schraubstöcke (gesetzlich geschützt)**

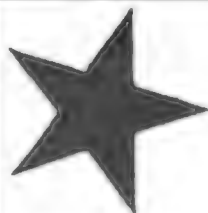
mit von oben eingeschwalbten Stahlbacken, welche sich nicht lösen können.

**Verbessertes System.**

Patentirte Feilenhefte und Drehbankmitnehmer, Schraubenschlüssel.

**Parallel-Feilkloben (gesetzlich geschützt)**

mit von beiden Seiten sich gleichmässig bewegenden Backen.



Fabrik-Märke.

**Franz Clouth**

**Rheinische Gummiwaaren-Fabrik**

**Cöln-Nippes**

fabricirt als Specialität

**Vollständige Taucher-Apparate**

und liefert auch alle einzelnen Theile derselben.

**Aleiniger Lieferant der Kaiserlich Deutschen Marine.**

Vertreter für Hamburg: B. Schlachter, Catharinenstrasse 16.

Vertreter für Bremen: A. L. Entholt.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillmon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillmon. Ersterer ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 32.

Hamburg, den 7. August

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Das Strassenrecht auf See im Lichte englischer Beleuchtung. — Die Wolga als Schiffsfahrtsstrasse. — Deutsche und englische Handelsschiffe. — Gerichtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Die Seeamtsverhandlung in Sachen „Fürst Bismarck-Try Again“, über die wir s. Z. in No. 24 unseres Blattes berichteten, hat einen recht wichtigen Punkt in unserem Strassenrecht zur See in den Vordergrund gerückt, nämlich die Verschiedenheit der gesetzlichen Bestimmungen betr. Lichterführung, Schallsignale etc. der Fischerfahrzeuge in den einzelnen Ländern. Die Folgen dieser Divergenz in den Vorschriften sind in dem erwähnten Falle in recht unliebsamer Weise zu Tage getreten. Je eher daher dieser Misstand beseitigt wird, um so besser ist es für alle Betheiligten. Der Vorbehalt, der bei Erlass der neuen seestrassenrechtlichen Bestimmungen in Bezug auf die die Fischerei betreffenden Paragraphen sowohl in Deutschland als in Grossbritannien gemacht worden ist, eröffnet ja auch die Möglichkeit, zu einem Verständniss über diesen Punkt zu gelangen. Ueber den Gegenstand ist uns inzwischen noch das folgende Schreiben zugegangen als Erwiderung auf das in No. 27 unseres Blattes enthaltene Eingesandt:

„In No. 27 der „Hansa“ befindet sich ein Eingesandt, worin ein Herr Sp. erwähnt, dass der Vorsitzende des Seeamts, Herr Dr. Gossler, sowie der Herr Reichskommissar in der Untersuchung der Kollision zwischen dem Schnelldampfer „Fürst Bismarck“ und dem englischen Fischerkutter „Try Again“, dem Schiffer des letztgenannten Fahrzeuges

den Vorwurf gemacht, dass derselbe gegen die internationalen Regeln gehandelt, indem er während Nebels vor seinem Netz segelnd, das Horn und zugleich die Glocke gebraucht habe, wohingegen es doch Vorschrift ist, dass, wenn mit dem Schiff über Steuerbordhalsen liegend, an Bord des betreffenden Schiffes nur ein Ton mit dem Horn zu geben ist; das Läuten der Glocke habe daher den Führer des „Fürst Bismarck“ in den Glauben versetzt, ein vor Anker liegendes Schiff voraus zu haben.

Diese Sache verhielt sich nun bei der Untersuchung doch etwas anders und möchte ich dieselbe hiermit berichtigen. Der englische Schiffer des „Try Again“ machte nämlich in seiner Aussage die Bemerkung, dass die englischen Gesetze einem Fischer, welcher vor seinen Netzen segelt, vorschreiben, bei eintretendem Nebel Horn und Glocke ertönen zu lassen, sobald er sich in englischen Gewässern befindet. Daraufhin machte der Herr Vorsitzende dem Fischer bemerkbar, dass er sich in der Nähe des Haak-Feuerschiffes, woselbst die Kollision erfolgte, doch nicht in englischen Gewässern befunden habe, worauf ihm von Seiten des Engländers — und darin liegt eben die bemerkenswerthe Rücksichtslosigkeit — erwiedert wurde, „wir Engländer nehmen die ganze Nordsee als zu England gehörend in Anspruch“.

„Einsender erlaubt sich hierbei noch zu bemerken, dass die für englische Fischer bestehenden Vorschriften, Horn und Glocke zu gebrauchen, sobald Nebel eintritt, doch sehr leicht zu den grössten



Missverständnissen Veranlassung geben können. Angenommen, ein Fischer liegt in der Nordsee vor Anker, so wird derselbe bei Annäherung eines Dampfers oder Segelschiffes die Glocke ertönen lassen. Der Dampfer hört nun eben vorher oder zugleich das Horn eines Schiffes, welches über Steuerbordhalsen den Bug des Fischers kreuzt und ist damit berechtigt anzunehmen, dass dieses Signal von einem vor seinen Netzen segelndem englischen Fischerfahrzeug herrührt. Nehmen wir an, es sei leichte Briese und Horn und Glocke werden voraus an Steuerbord gehört, so wird man an Bord des Dampfers Hartsteuerbord geben, weil man damit bequem vor dem nur wenig Fahrt machenden Fischerfahrzeug vorüber kommen kann. Nun ist aber der mit einem Ton fahrende, über Steuerbordhalsen liegende Segler bei dem Fischer vorbei gegangen und wird dabei recht in den Kurs des Dampfers kommen, wodurch dann eine Kollision unvermeidlich wird. Liegt nun umgekehrt der Segler über Backbordhalsen, so muss der Dampfer bei Backbordruder ebenfalls Kollision machen.“

Die den Engländern vorgeschriebenen Signale sind von den Gesetzgebern gewiss gut gemeint, doch nach den oben gegebenen Beispielen sind dieselben, wenn ausgeführt, sowohl für die Fischer wie für andere Schiffe gefährlich und sollte desshalb darauf hingewirkt werden, dass dieselben abgeschafft und internationale Signale an ihre Stelle treten. Wenn die 4 oder 5 Nationen, welche in der Nordsee fischen, jede ihre eigenen Signale einführen werden, so ist es doch nicht gut zu verlangen, dass ein Schiffsführer bei eintretender Gefahr all diesen zum Theil sich widersprechenden Gesetzen zugleich gerecht werden kann.“

Es sind in Bezug auf die hier in Frage kommenden Bestimmungen des englischen Strassenrechts anscheinend bei den Beteiligten in verschiedenen Punkten irrige Auffassungen vorherrschend. Zunächst scheint der Verfasser der vorstehenden Notiz von der Voraussetzung auszugehen, das Fischerfahrzeug, wenn unter den gedachten Umständen über Backbordhalsen liegend, müsse zwei Töne mit dem Horn geben und dabei die Glocke läuten, wie aus seiner Aeusserung: „Liegt umgekehrt der Segler über Backbordhalsen“ hervorgeht. Diese Voraussetzung ist irrig, denn die Bestimmung spricht nur von einem Ton, einerlei über welchen Bug das Fahrzeug liegt. Was die Aeusserung des englischen Schiffsführers anbelangt, so erscheint dieselbe vielleicht in etwas anderem Lichte, wenn man sich den Wortlaut der englischen Verordnung etwas näher besieht. Artikel 10 der Regulations for preventing collisions at sea sagt in seinem zweiten Absatz:

„The following portion of this Article applies only to fishing vessels and boats when in the sea off the coast of Europe laying north of Cape Finistere.“

c. . . . .

d. . . . .

e. . . . .

f. . . . .

g. „In fog mist or falling snow, a drift net vessel attached to her nets and a vessel when trawling, dredging or fishing with any kind of drag net and a vessel employed in line fishing with her lines out, shall at intervalls of not more than two minutes, make a blast with her fog horn and ring the bell alternately.“

Man sieht also, von englischen Gewässern ist in dem Gesetz überhaupt keine Rede. Wie immer die Aussage des englischen Kapitäns auch gewesen sein mag, sachlich ist er in seinem Rechte gewesen, wenn die Glocke und Horn gleichzeitig gebraucht hat. Solange er sich in europäischen Gewässern nördlich von Finisterra befindet, ist er an die ihm von der britischen Regierung auferlegte Verpflichtung gebunden, es sei denn, dass er mit seinem Fahrzeug in das Territorialmeer eines anderen Staates geräth, der abweichende Vorschriften erlassen hat. Dieser Fall steht hier jedoch nicht in Frage. Die Thatsache bleibt bestehen, dass die Verordnungen betreffs Lichterführung und Schallsignale der Fischer in verschiedenen Ländern grundverschieden sind. Hoffentlich hat nun die Erörterung über den hier mehrfach erwähnten Kollisionsfall das Gute, das dringende Bedürfniss einer einheitlichen Gestaltung dieser Bestimmungen ins richtige Licht zu rücken.

Bei dieser Gelegenheit sei zugleich darauf hingewiesen, dass in den Vereinigten Staaten auch heute noch, nachdem dort die neue internationale Verordnung am 1. Juli 1897 in Kraft getreten ist, besondere, von dieser zum Theil nicht unerheblich abweichende Vorschriften für sämtliche Binnen- und Küstengewässer in Kraft geblieben sind. Der Geltungsbereich dieser Vorschriften grenzt nicht etwa mit den geschlossenen Häfen ab, sondern erstreckt sich an einzelnen Stellen ziemlich weit in See hinaus, so z. B. bei der Mündung des Hudson bis zum Navesink-Feuerschiff. Wir machen hier besonders auf das Nebelsignal der Schleppzüge aufmerksam, das unter Umständen bei Uneingeweihten bedenkliche Verwechselungen hervorrufen kann. Es ist das nämliche Signal wie das für rückwärts gehende Dampfer des Internationalen Strassenrechts: drei kurze Töne mit der Dampfpfeife. Es ist nun allerdings in Aussicht genommen, die Vorschriften für die amerikanischen Küstengewässer über kurz oder lang abzuändern und mit den internationalen

Regeln in Einklang zu bringen. Da solche Abänderungen aber in der Regel geraumg Zeit zur Ausführung beanspruchen, ist es nicht überflüssig, dass die Schiffsführer der nach den Vereinigten Staaten laufenden Schiffe sich mit den Abweichungen vertraut machen. Zu diesem Zwecke hat neuerdings die englische Admiralität eine Zusammenstellung der in den Staaten geltenden Binnengewässer-Verordnungen veröffentlicht, die zum Preise von 3 Pence durch die Buchhandlungen zu beziehen ist.

Erfahrungen, die man nicht gerade erfreuliche nennen kann, hat ein englischer Schiffsführer mit den viel angefochtenen und viel besprochenen Nebelsignalen gemacht die nunmehr seit dem 1. Juli vorgeschrieben sind. Es beschreibt dieselben in einen Brief an die Shipping Gazette folgendermaassen: „Während meiner letzten Reise hatte ich Veranlassung die neuen Nebelsignale praktisch zu erproben. Im dichten Nebel rückten mir bei Scarborough drei Steamer von vorne auf den Leib. Einer war recht voraus und je einer über jeden Bug. Ausserdem hatte ich hinter mir an Steuerbord noch einen vierten Dampfer der den nämlichen Kurs wie wir steuerte. Als wir alle zusammen auf einen Klumpen liefen, stoppte ich mein Schiff und gab das für solche Fälle vorgesehene Signal: Zwei lang gezogene Töne mit der Dampfpeife. Der Dampfer, der recht voraus war, missverstand aber dieses Signal und nahm es für ein Ausweichsignal (— zwei kurze Töne — ich richte meinen Kurs nach Backbord.) gab Steuerbordruder, passirte an meiner Steuerbordseite und lief so direct auf den hinter mir herkommenden Steamer los. Da ich sah, dass mein Signal missverstanden war, verfiel ich nun auf das zweite neue, (einen langen Ton, gefolgt von zwei kurzen), welches für alle Fälle gelten soll, wenn ein Schiff nicht entsprechend manöveriren kann, um einem anderen aus dem Wege zu gehen. Zu meinem Erstaunen antwortete nun der hinter mir aufkommende Dampfer mit dem nämlichen Signal und wiederholte dieses, bis er mein Schiff passirt hatte, wiewohl er ca. 4 Knoten Fahrt machte. Wären wir in engem Fahrwasser gewesen, so hätten diese Missverständnisse unter Umständen verhängnissvoll werden können. So ging die Sache noch glatt ab.“

Wir verfehlen nicht einer jüngst erlassenen Bekanntmachung des Reichs-Marine-Amtes betreffs der Meldung treibender Wracks an dieser Stelle Erwähnung zu thun, und den Schiffsführern nahe zu legen, in ihrem eigenen Interesse der an sie gerichteten Aufforderung nachzukommen. Bekanntlich ist auf dem letzten Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins die Frage aufgeworfen worden,

in welcher Weise der überhandnehmend welche die im Nördlichen Atlantischen C benden Wracks bilden, entgegen zu w Der Plan der Säuberung des Nord-Atl diesen Schiffahrtshindernissen durch ge Vorgehen aller schiffahrttreibenden Nationen hat sich bekanntlich als praktisch undurchführbar oder wenigstens nicht in dem erwarteten Maasse als zweckentsprechend erwiesen. Was nach Lage der heutigen Hilfsmittel allein geschehen kann, ist die Einrichtung eines möglichst prompten Benachrichtigungsdienstes, sodass den Führern ausgehender Schiffe jeweilig alle verfügbaren Informationen über treibende Wracks zugestellt werden können. Um diesen Plan durchführen zu können, bedarf es der eifrigen Mitwirkung aller Seeleute. In England ist bekanntlich vor Kurzem ein Gesetz erlassen worden, welches Schiffsführer bei Strafe im Unterlassungsfalle verpflichtet, von angetroffenen Wracks unverzüglich Meldung an den Sekretär des Lloyds zu erstatten. Die so eingelaufenen Berichte werden vom Lloyd gesammelt und gesichtet und alltäglich eine Tabelle der treibenden Derelictes veröffentlicht. Wir haben stets den Standpunkt vertreten, dass es einer Strafandrohung nicht bedürfe, um die deutschen Schiffsführer zu solchen, im Interesse der Sicherheit hoehwichtigen Meldungen zu veranlassen. Wir sind sicher, dass, nachdem der erste Schritt seitens des Reichs-Marine-Amtes gethan ist, das Nachrichtenwesen in Bezug auf die treibenden Wracks zu organisiren, die Führer deutscher Schiffe nunmehr auch eifrig bestrebt sein werden ihr Theil dazu beizutragen, die neugeschaffene Organisation zu einer für die Schiffahrt erspriesslichen zu gestalten. Sie beweisen dadurch am Besten, dass sie auch ohne Zwangsmittel die im Interesse der Sicherheit von Leben und Eigenthum zur See, erlassenen Bestimmungen zu erfüllen vermögen. Die Berichte über treibende Wracks sind nach der Aufforderung des Reichs-Marine-Amtes sofort nach Eintreffen in einem Hafen dem Reichs-Marine-Amt, Nautische Abtheilung, Berlin W., Mathäikirchstrasse 9 einzusenden. Portoauslagen werden vergütet. Die Veröffentlichung der Berichte erfolgt durch die Nachrichten für Seefahrer, die wöchentlich und in dringenden Fällen auch in kürzeren Zwischenräumen erscheinen.

Auf einen gewiss von Fischereiinteressenten schon oft erkannten, jedoch noch nicht an die Oeffentlichkeit gebrachten Uebelstand wies die Deutsche Fischerei-Zeitung hin. Es handelt sich um Schiessübungen auf Schiffe, die eine schwimmende Scheibe darstellen. Durch Vernichtung dieser, entweder durch die auf sie abgefeuerten Geschosse oder durch Zerreißen von extra zu diesem Zweck gecharterten Dampfern, verursachen die als Ueberbleibsel der

Zerstörungsarbeit treibenden Wrackstücke dem Fischereibetrieb grossen Schaden, ausserdem kommen die zum Fischfang gebräuchlichen Grundnetze durch die zahlreich am Meeresgrunde liegenden Granaten in häufige unerwünschte Berührung mit diesen, wodurch den vom Fischfang sich ernährenden Personen grosse Unkosten erwachsen. Angehörige verschiedener Fischereiunternehmen haben sich deshalb, in Anbetracht der kommenden Artillerieschiessübung, veranlasst gefühlt, ein Gesuch an den Schiffsfahrtsdirektor (?) in Swinemünde zu richten und ihn ersucht, wenn möglich, Abhilfe zu schaffen. Die Petitionirenden haben sich dabei auf am Grunde befindliche Wrackstücke berufen, die von früheren Schiessübungen zurückgeblieben sind und einzelnen unbemittelten Fischern schon erheblichen Schaden, durch Vernichtung ihrer Netze, verursacht haben. Ob das eingereichte Gesuch die zu erwartende Berücksichtigung finden wird, ist weder uns noch den Absendern desselben bekannt.

Die chinesische Regierung, obgleich sie sich mit den internationalen Verordnungen, die zur Verhütung von Zusammenstössen der Schiffe auf See gegeben sind, einverstanden erklärt, macht fremde Schiffsführer beim Passiren kleiner einheimischer Küsten- und Fischerfahrzeuge darauf aufmerksam, diesen gegenüber nicht so genau die neuen Bestimmungen inne zu halten, sondern den Umständen gemäss nach ihrem Ermessen zu handeln. Allen, die Gelegenheit gehabt haben, den Verkehr in chinesischen Gewässern kennen zu lernen wird der eben erwähnte Hinweis willkommen sein, denn bei der grossen Anzahl von Fischerfahrzeugen, die theils in ganzen Flottillen, theils vereinzelt mit Grund- oder Schleppnetzen ihrem Gewerbe nachgehen, ist ein Ausweichen mitunter geradezu unmöglich. Die dort regelmässig verkehrenden Postdampfer, mindern beim Passiren einer derartig zahlreichen Fischerflotte ihre Fahrt, setzen ihre Dampfpfeife in anhaltende Thätigkeit und behalten Kurs bei. Diesen auf die Dauer selbst für Chinesen das Trommelfell erschütternden Spektakel, verstehen die einheimischen Fischer am Besten, denn sie machen darauf Anstalten dem Kurs des Dampfers freie Bahn zu verschaffen. Es soll noch bemerkt werden, dass die Fischerboote während der Nacht ein weisses, in den meisten Fällen, weit sichtbares Feuer führen.

Das von Kapt. L. Lloyd gemeldete Rock 'In 47° N. und 37° 20' W., dessen angebliche Existenz wir unsern Lesern schon mittheilten, scheint, trotz energischer Proteste seitens des Entdeckers doch, wie man anfangs behauptete, ein gekentertes Fahrzeug gewesen sein. Schiffe der Royal-Mail Gesellschaft, deren Route in unmittelbarer Nähe der er-

wähnten Position vorbeiführt, haben keine Mühe gescheut entweder die Aussagen Kapt. Lloyd's bestätigen zu können oder zu widerlegen. Sie sind zur letzteren Ansicht gelangt, nachdem zwei Dampfer, die „Aurania“ und „Lucerna“, an der bewussten Stelle nur reines Fahrwasser gefunden haben, während in geringer Entfernung in südwestlicher Richtung von beider Kurslinie der Rumpf eines gekenterten Schiffes gesichtet wurde.

## Das Strassenrecht auf See im Lichte englischer Beleuchtung.

Von W. Döring.

Das Nautical Magazine bespricht in der Nummer für den Monat Juni das mit dem 1. Juli in Kraft getretene Strassenrecht auf See in ebenso anziehender als treffender Weise. Soweit der uns zugewiesene Raum es gestattet, möge dasselbe hier eine Stelle finden. In Hinsicht der Vorschrift über die Lichterführung von „Fishing Boats“, heisst es daselbst, ist diese in hoffnungsloser Confusion gelassen. Der Artikel 9, der ursprünglich darüber handeln sollte, ist in den neuen Bestimmungen ausgelassen. Es ist dringend zu wünschen, dass der gegenwärtige schimpfliche Zustand, die Lichterführung der Fischerfahrzeuge betreffend, baldigst beseitigt werde. — Dampfschiffe im Schlepptau anlangend, ist nicht ganz klar, wie es damit gehalten sein soll. Art. 15, Absatz 2 verlangt, das geschleppte Schiffe das Horn blasen sollen, während der Absatz „e“ des beregten Artikels vorschreibt, dass geschleppte Schiffe die Dampfpfeife benutzen sollen und kein anderes Signal gegeben werden darf. Wahrscheinlich hat man mit dem Ausdruck „Fahrzeuge“ Segelschiffe gemeint. — Unser alter Freund „mässige Geschwindigkeit“ erscheint wieder in Art. 16, ungeachtet der langen und mitunter heissen Discussion die diese Frage auf der Washingtoner Konferenz hervorgehoben hat. Wie soll man in dickem Wetter eine Kollision vermeiden? Die Antwort lautet: „Sei vorsichtig und fahre mit mässiger Geschwindigkeit.“ Das ist alles, was die Gesetzgebung darüber zu sagen hat. Augenscheinlich wäre es eben so gut gewesen, wenn sie es ungesagt gelassen hätte. Denn gehen nicht die atlantischen Windspiele, kommandirt von den, von der Pike auf gedienten alten Seeleuten unserer Kauffahrteimarine mit einer Fahrt von 10 bis 12 und sogar 15 Knoten über die Bänke von Neufundland, in einem Wetter, dick wie Erbsensuppe. Die Gesetzgebung hat es hier nothwendig und nützlich erachtet, den Seeleuten zu sagen, dass sie bei dickem Wetter mit mässiger Geschwindigkeit fahren sollen. Die Gesetzgebung hat es aber nicht für angezeigt erachtet, dasselbe den Führer von Eisenbahnzügen, von Omnibussen



und anderen Fuhrwerken vorzuschreiben. Für diese genügt das allgemeine Recht? Weshalb tritt dies nicht auch auf See in Wirksamkeit. Vielleicht hat die Beschränkung in der Haftbarkeit der Rheder und in der Thatsache ihren Grund, dass die staatsanwaltschaftliche Verfolgung wegen vorsätzlichen Todschlages in Folge übermässiger Geschwindigkeit auf See ohne Erfolg geblieben wäre, wenn zwei Dampfer, die in Nebel regelmässig mit einer Fahrt von 12—15 Knoten, mit einander in Kollision gerathen und einige hundert Menschenleben dabei verloren gegangen sind, vielleicht ohne dass wir dann etwas weiteres über diese „mässige Geschwindigkeit“ erfahren. Ein neuer Nachsatz ist dem Art. 16 angehängt. Er verordnet, dass ein Dampfschiff, welches anscheinend von der Richtung querab (vorderlicher als dwars) das Nebelhorn eines Fahrzeuges hört, dessen Lage nicht auszumachen ist, muss, sofern die Umstände dies gestatten, seine Maschine stoppen und vorsichtig manövriren, bis die Gefahr des Zusammenstossens vorüber ist. Dies ist eine harmlose, wenn nicht gar unnöthige Hinzufügung zu den Bestimmungen. Es ist nicht wahrscheinlich, dass sie Kollisionen verhüten wird, noch dass sie irgend einen thatsächlichen Einfluss auf die Praxis der Seeleute ausübt. Aber sie mag unvorhergesehene Wirkungen in den Rechtsentscheidungen hervorrufen. — Nebenbei möge bemerkt werden, dass, obgleich ein Schiff Augen hat, und ein Dampfschiff eine Dampfpfeife hat, die als seine Stimme angesehen werden mag, hier zum ersten Male der Gedanke entwickelt ist, dass das Schiff auch Ohren hat. Nichtsdestoweniger möchte bei einer gerichtlichen Entscheidung bei Vergehen gegen Art. 16 eine Schwierigkeit darüber entstehen, das Gehör seitens eines Dampfschiffes zu beweisen. Nachdem sodann noch auf die durchgreifende Aenderung des Art. 21 und auf den neuen Artikel 22, sowie auf die durchgreifende Aenderung des Art. 23 verwiesen ist, heisst es weiter: Wir kommen schliesslich zu den Steuer- und Segelvorschriften. Diese haben wenig Aenderungen oder Zusätze erfahren.

Diese kurzen Bemerkungen über die neuen Bestimmungen haben nur den Zweck, die Aufmerksamkeit auf die wichtigen Aenderungen zu lenken. Es kommen darin viele Textänderungen vor und die Abfassung der neuen ist eine Verbesserung gegenüber der alten. Aber ihre Länge ist beträchtlich gewachsen und das ist keine Verbesserung! Das Bestreben nach Einzelheiten, sowie den Anschauungen der Juristen Geltung zu verschaffen, tritt überall zu sehr hervor. Viele Aenderungen sind augenscheinlich das Ergebniss englischer und amerikanischer Gerichtshöfe in besonderen Fällen. Sie handeln über Thatsachen, die sich vielleicht niemals wieder ereignen werden. Der Versuch, ein

Gesetz zu schaffen, das jeden möglichen Kollisionsfall vorsieht, ist ein unmögliches Beginnen. Kollisionen werden sich ereignen zu allen Zeiten. Dabei ist nicht zu übersehen, dass die grösste Anzahl von Kollisionen entstehen durch Unaufmerksamkeit und Sorglosigkeit und zwar so auffälligen Grades, dass sie fast unglaublich erscheinen. Beweis dafür sind die grosse Anzahl von Feuerschiffen, die sowohl bei Tage wie bei Nacht in den Grund gehohrt werden. Keine Bestimmungen berühren diesen Punkt, obgleich er die furchtbarste Quelle aller Kollisionen ist. Ein guter Ausguck und sorgfältige Navigirung werden mehr dazu beitragen, Kollisionen zu vermeiden, als die vollendetsten Gesetze, die eronnen werden können. Als dringend wünschenswerth erscheint es, dass die Bestimmungen innerhalb vernünftiger Grenzen gehalten werden. Es ist Gefahr vorhanden, dass sie zu einer übermässigen Länge anwachsen. Jede neue Sammlung von Vorschriften ist länger und verwickelter als die vorhergehende, und wenn erst der Art. 9, der sich auf die Lichterführung von Fischerfahrzeugen bezieht, den gegenwärtigen Bestimmungen hinzugefügt wird, so werden sie schon dadurch zu einer übermässigen Länge anwachsen. Es ist somit Gefahr vorhanden, dass die Grundvorschriften erstickt werden in seitenlangen Noten, Ausnahmen und Erklärungen.

Schliesslich möchten wir die Aufmerksamkeit lenken auf die willkürliche Auslegung des Gesetzes (57 und 58 Vict. c. 60, 5. 419), wodurch manches Schiff für eine Kollision haftbar gemacht wird, wo in Wirklichkeit gar kein Verschulden vorliegt. Eine blosser Uebertretung der Bestimmungen sollte den Rheder nicht für einen Kollisionsfall verantwortlich machen, es sei denn, dass bewiesen wird, dass durch diese Uebertretung die Kollision herbeigeführt ist. Wie augenblicklich das Gesetz lautet, ist die Hauptfrage in vielen Fällen nicht, ob die Leute an Bord nachlässig gewesen sind, sondern ob irgend eine Uebertretung der Bestimmungen sich zugetragen, die möglicherweise die Kollision herbeigeführt hat. Die Aufmerksamkeit des Gerichtshofes wird auf nebensächliche Punkte gelenkt, und das Urtheil basirt auf unwesentlichen Gründen, die recht oft mit den entscheidenden Thatsachen des betreffenden Falles in gar keiner Beziehung stehen. In Amerika hat der Kongress sich standhaft geweigert, ein Gesetz anzunehmen, welches mit demjenigen übereinstimmt, wonach im Auslande (England) verlangt wird, Kollisionsfälle willkürlich und fast nach mechanischen Regeln zu entscheiden, und welche gleichsam mit Vorbedacht, die Gründe des Falles abzuwägen, verweigern und welche fast vollständig die Frage des Verschuldens ausser Acht lassen.

## Die Wolga als Schifffahrtsstrasse.

Wir im westlichen Europa Wohnenden sind gewohnt, wenn von maritimen Sachen die Rede ist, wenn über stark vom Schiffsverkehr besuchte Gewässer gesprochen wird, oder aber die Einrichtungen und Bequemlichkeiten der einzelnen Fahrwasser gelobt resp. getadelt werden, unsere Augen in erster Linie auf England und die Vereinigten Staaten zu richten allenfalls kümmert man sich noch um das Wesen der französischen und skandinavischen Schifffahrt, weiter geht das Interesse selten. Dass in einem andern Lande Europa's und zwar in dem an Ausdehnung grösstem Reiche, eine lebhaft umfangreiche Kanal- und Flussschifffahrt betrieben wird, die höchst beachtenswerth ist, interessirt nur Wenige. Wir halten jedoch das Thema wichtig genug die Aufmerksamkeit unserer Leser in Anspruch zu nehmen, denn wir wollen in erster Linie von dem Verkehr sprechen, der auf dem gewaltigsten europäischen Strome, der Wolga, betrieben wird und ausserdem auf die eigenthümlichen Naturerscheinungen aufmerksam machen, mit denen der thatkräftige Russe alljährlich zu kämpfen hat, wenn das Fahrwasser der Wolga navigirbar bleiben soll.

Die Gesamtlänge der Wolga, einschliesslich ihrer Nebenflüsse, die annähernd die stattliche Zahl von 100 erreichen, beträgt 7000 Seemeilen, so lange nur das Fahrwasser gemeint ist in dem Seeschiffe bis zu 800 Tons Ladefähigkeit ihre Beschäftigung suchen; rechnet man noch die Strecken, wo die Flussschifffahrt durch Kähne und Schuten bewerkstelligt wird, hinzu, so findet man im Ganzen nicht weniger als 14 000 Seemeilen befahrbares Gebiet. Die dem Hauptstrome einverleibten Nebenflüsse betheiligen in ihren Lauf alle Central Gouvernements des ganzen gewaltigen Reiches, während die Wolga selbst durch neun Gouvernements fliesst, vom nördlichen Twer bis zum südlichen Astrachan, wo sich der Strom in das Kaspische Meer ergiesst. Die nördliche Wolga ist mit der Ostsee durch drei schiffbare Kanalarouten verbunden nämlich, durch die Wischnig-Wolotschok-Route, von der Stadt Twer ausgehend, durch die Tuschwanka-Route vom Nebenfluss Mologa abzweigend und durch die Maria-Route von der Gouvernementsstadt Rybinsk nach nördlicher Richtung. Sämmtliche Kanäle münden in dem grossen Ladoga-See, dieser erstreckt sich bis zur Ostsee. Das tiefste Fahrwasser ist in der Maria-Route zu finden, deshalb wird diese auch von den grösseren Schiffen benutzt, welche ohne umzuladen von St. Petersburg bis zum Kaspischen Meer gehen. Eine weitere noch nördlichere Wasserverbindungsstrasse ist durch den Württemberg-Kanal mit der Hafenstadt Archangel geschaffen. Man sieht ein weit verzweigtes und praktisch ausgeführtes Kanalnetz durchkreuzt das grosse Kaiserreich, sodass eine Wasserverbindung zwischen dem Weissen und Kaspischen Meer ermöglicht ist.

Die zuletzt veröffentlichten Angaben über Werth und Umfang der auf der Wolga und deren Kanälen verschifften Güter erreichten die Höhe von 32 Mill. Rubel und 8 1/2 Mill. Tons, ausschliesslich des auf Flössen versandten Bau- und Nutzholzes, zu dessen Beschaffung allein 47 272 Flösse nöthig sind. Die durchschnittlichen Grössenverhältnisse eines derartigen Flosses sind folgende: 420' Länge, 18' Breite und 7' Höhe. Für das Jahr 1898 sind vom russischen Staat genaue statistische Angaben über die auf der Wolga beförderten Güter veröffentlicht, die wir nachstehend wiedergeben:

Getreide	1 600 000 Tons
Leinsaat	76 000 "
Flachs	13 000 "
Hanf	2 500 "
Baumwolle	10 600 "
Wolle	14 000 "
Häute	13 000 "
Fische	300 000 "

Schmiedeeisen	18 000 "
Stahl	185 000 "
Petroleum, Naphta	1 260 000 "
Kohlen	23 000 "

Diese Güter wurden durch 2099 Fahrzeuge mit 298 350 Tons Raumgehalt von Süden nach Norden und durch 2801 Fahrzeuge mit 1 265 000 Tons in entgegengesetzter Richtung befördert. Die eben erwähnten Schiffe gehören ausschliesslich der Flussschifffahrt an, während 4558 Segelschiffe und 4422 Dampfer sich am Seeverkehr bis weit in die Ostsee und in das Kaspische Meer hinein betheiligen. Die Gesamtanzahl von Kähnen, Flössen und solchen Fahrzeugen ohne eigene Fortbewegungskraft beträgt auf der Wolga jährlich 30 000.

Der Umfang des ganzen von der Wolga betührten Gebietes schliesst einen Flächeuraum von 550 000 Quadratmeilen ein; die Länge des Stromes von der Mündung bis zur Quelle beträgt 1980 Seemeilen, mithin übertrifft dieser gewaltige Fluss alle anderen Europas um das 3 bis 4fache. Die verschiedenen Quellen, aus denen die Wolga Kraft und Nahrung für ihre lange Reise bis zum Kaspischen Meer schöpft liegen auf dem Waldaj Plateau im Gouvernement Twar. Eine dieser Quellen, geographisch als Ursprung der Wolga festgesetzt, befindet sich 683' Fuss über dem Meeresspiegel der Ostsee. Nachdem seit dem Entspringen durch den Zufluss kleiner quellartiger Seen der Umfang und die Stärke des Stromes erweitert ist, wird der Stromgewalt durch einen starken Damm ungefähr 90 Seemeilen von der Quelle entfernt Einhalt geboten, wodurch ein 66 Quadratmeilen grosses Reservoir geschaffen ist. Das künstlich auf diese Weise gebildete Wasserbecken hat den Zweck die Tiefe des Fahrwasser im weiteren südlichen Verlauf zu reguliren, deshalb sind verschiedene mächtige Schleusenthore angebracht durch deren wirksame Thätigkeit im geeigneten Augenblick eine mindest Tiefe von 12' in der Sommerzeit erzielt werden soll. Dieser Tiefgang behauptet sich durch bis zur blühenden am Mündungspunkte der Twerma gelegenen Handelsstadt Twer, von welcher südwärts die Wolga schon zu einem beträchtlichem Strom erweitert ist, denn am genannten Platzen wälzen sich in der Sekunde 1100 Kubikfuss oder 3 1/2 Tons Wasser nach der Mündungsrichtung zu. Von Twer bis Rybinsk zeigt die ganze Gegend ein unregelmässig durcheinander geworfenes Chaos von Felsen, Steinblöcken, dazwischen Kreide- und Kalkstücken scheinbar durch eine frühere Erdrevolution hervorgerufen. Das Wasserbecken der Wolga ist natürlich nicht von diesen Trümmern verschont geblieben, wodurch in Folge der vielen theils aus dem Wasser hervorragenden, theils unmittelbar unter der Wasseroberfläche befindlichen Felsstücke starke Stromschnellen entstanden sind, die einen mehr oder weniger nachtheiligen Einfluss auf die Navigation an dieser Strecke ausüben. Die Tiefe des Fahrwasser variiert an dieser Stelle zwischen 3 und 5'. Trotz des geringen Wassers findet oberhalb Twer's ein lebhafter Floss- und Kahnverkehr statt und verleiht der ganzen Flussstrecke ein lebhaftes Gepräge. Von Rybinsk aus nimmt Breite und Tiefe des Stromes zu, in Folge dessen auch der Verkehr mit grösseren Schiffen und besonders mit Dampfern.

Die Entfernungen der hauptsächlichsten an der Wolga gelegenen Hafenplätze sind folgende:

Von Twer nach Rybinsk (Mündung des Scheeksna)	235 Seem.
„ Rybinsk nach Nischnij-Nowgorod (Münd. d. Oka)	300 „
Von Nischnij-Nowgorod nach Kasan (45 Meilen nördl. von der Mündung der Kama)	225 Seem.
Von Kasan n. Samara (Mündung d. gleichnam. Flusses)	275 „
Von Samara nach Saratow	266 „
Von Saratow nach Zarizyn	255 „
Von Zarizyn nach Astrachan	310 „

Gesamtentfernung Twer — Astrachan	1895 Seem.
Astrachan — Kaspisches Meer	85 „

Von Twer bis Zarizyn, also in einer Entfernung von 1640 Seemeilen, treten in grosser Anzahl Sandbänke und seichte untiefe Stellen auf, die fortwährenden Aenderungen bezüglich ihrer Breite und Höhe unterworfen sind. Die aus Stein oder festere Felsstücken von der Natur erzeugten Banken sind seltener und verändern ihre Lage und Form nur wenig. Das linke Ufer während der ganzen grossen Strecke zeichnet sich durch Fels- und Steinriffe aus, während an der entgegengesetzten Flussseite Sandbänke vorherrschend sind, die dem rechten Ufer ein flaches und seichtes Aussehen geben. Und doch sucht der im Flussverkehr Thätige an diesen Ufer im stürmischen Herbst seine Zuflucht in kleinen durch eigenthümliche Vorgänge gebildeten Buchten. Wir hatten schon erwähnt, dass die der Schifffahrt gefährlichen Sandbänke an dieser Uferseite einer fortwährenden Umwandlung unterworfen sind; grade diesem Vorgang ist das Entstehen kleiner geschützter Buchten zu verdanken, die gegen Eis und Sturm einen guten Nothhafen bilden. Es muss hierbei gleich gesagt werden, dass einzelne Banken nicht nur bestehen bleiben sondern jedes Jahr stärker und umfangreicher, in Folge der angeschwemmten Theile von zerstörten kleineren Banken, werden. Diese angeschwemmten Theile bilden gleichsam unter spitzem Winkel zum Ufer einen Wall gegen jede Unbill der Witterung.

Die von Schiffen benutzte Fahrrinne ist hauptsächlich in der Mitte des Stromes zu suchen, seltener am steinigen Ufer und vereinzelt am flachen und sandigen Ufer. An den Flussstrecken, wo die Fahrrinne in der Nähe des steinigen Ufers ist, bilden sich in Folge der lebhaften Fahrt, wodurch eine gewisse Wellenbewegung erzeugt wird an dem entgegengesetzten, also am sandigen Ufer, kleine meistens tiefere Bäche und verursachen eine Erweiterung des ursprünglichen Flussbettes. Ihre Lebensdauer ist in den meisten Fällen nur eine sehr kurze, denn die grosse Gefahr des Versandens, welche eine hervorragende Eigenschaft der Wolga ist, tritt sehr bald bei diesen neuen Uferbildungen ein und gibt dem Ufer seine ursprüngliche Figuration wieder. Allen diesen durch die Wellenbewegung entstandenen kleinen Bächen ist nicht dasselbe Loos beschieden, sie bleiben und erweitern und vertiefen sich, den Schifffahrttreibenden im Herbst und Frühling einen sicheren Schutzort bietend. Die grösste Tiefe der Fahrrinne, sowie die bedeutendste Stromgeschwindigkeit findet man in der Nähe von Untiefen und Sandbänken. An den Stellen des Stromes, wo das ursprüngliche Flussbett seine grösste Ausdehnung erreicht und die navigirbare Fahrrinne von Ufer zu Ufer geht beobachtet man an einzelnen Stellen eine langsame Abnahme der Wassertiefe; in diesen Gegenden sind die Bagger in ihrer eifrigsten Thätigkeit. Tritt die Verflachung des Fahrwassers in aussergewöhnlich schneller Zeit ein, so weiss der mit den Wasserverhältnissen Vertraute, dass die Entstehung neuer Sandbänke unmittelbar bevorsteht und trifft darnach seine Maassregeln. Denn sind auch die Bestandtheile der neu entstandenen Banken weicher und schlammiger Natur, so sind Strandungen von Fahrzeugen in Folge dieser Banken keine seltenen Erscheinungen.

Da, wie schon erwähnt, die Stromverhältnisse an flachen und tiefen Stellen verschieden sind kann man sich einen Begriff machen, welche Schwierigkeiten sich dem Schifffahrttreibenden bieten, der sein Schiff sicher und ohne Zeitverlust dem Bestimmungsorte zuführen will. Wenn trotz alledem der Verkehr auf dem gewaltigen Strome ein so ungeheurer ist, so beweist es, dass der von uns als Seemann wenig beachtete Russe, Ausdauer und Muth hat, beides Eigenschaften, die wir häufig vergebens bei modernen Seeleuten suchen.

## Deutsche und englische Handelsschiffe.

Unter diesen Titel veröffentlicht die englische Fachzeitung „Commerces“ einen Artikel, der in England grosses Aufsehen

erregt hat und die vom Schreiber beabsichtigte Wirkung, die Schiffbau- und Industriekreise des Vereinigten Königreichs zu interessiren, insoweit erzielt hat, als jede bedeutendere englische Zeitung, sich mit den vom Verfasser vertretenen Ansichten in mehr oder weniger erregter Weise beschäftigt. Wir wollen unseren Lesern Gelegenheit geben vom Inhalt des Artikels Kenntniss zu nehmen, deshalb bringen wir nachstehende Uebersetzung zum Ausdruck.

Da die Handelsmarine des Vereinigten Königreichs in gewisser Hinsicht das hervorragendste Institut darstellt, welches wir (die Engländer) besitzen, so muss die kürzlich veröffentlichte jährliche Tabelle über Schiffsunfälle als eins der wichtigsten Dokumente betrachtet werden. Betreffs der Vollkommenheit sind die Tabellen sehr befriedigend, denn der in Procenten ausgedrückte Verlust bildet einen ziemlich verlässlichen Maassstab hinsichtlich der Art der Schiffe und der Tüchtigkeit der Besatzungen. In 1895 verlor (d. h. ohne Berücksichtigung des Zuwachses durch Neubauten) die Handelsmarine der Welt 1237 Fahrzeuge mit 806 278 Tons excl. solcher unter 100 T. Tragfähigkeit. 310 davon waren Dampfer mit 372 463 T., während 927 Segelschiffe waren, mit 433 815 T., 40% vom Totalverlust gehört unter die Rubrik: „geschoitert“, incl. solcher Fahrzeuge, die auf Grund liefen, oder Felsen. 20% brachen auf oder wurden abgetakelt; 16% gingen durch Kollision verloren und 15% wurden verlassen. Die fremden Handelsmarinen, welche mehr als eine Million Tonnen aufzuweisen haben, sind die der Vereinigten Staaten von Nordamerika, Frankreich, Deutschland und Norwegen. Norwegen erleidet den grössten Verlust mit 7,4% an Fahrzeugen und 6,5% an Tragfähigkeit. Die Flotten des Vereinigten Königreichs einschliesslich der Kolonien verloren in Procenten 2 1/2, d. i. Totalverlust, während das Verhältniss für England allein sich auf 2,33% stellt. Es ist bemerkenswerth, dass, wenn man die Tragfähigkeit allein nimmt, die englischen Kolonien für 1/2 Jahr mit 1,38% und Italien mit 1,01% den Höchstverlust darstellen. In der gleichen Periode figurirt Deutschland mit dem geringsten Verlust, nämlich 0,49%. Als man zuerst anfang Eisen und Stahl beim Schiffsbau zu verwenden, begann eine neue Aera; der Rahmen des Schiffes nahm eine andere Gestalt an, wie auch die vom Schiffszimmermann zu lösenden Probleme. Im Ganzen ist der Wechsel als ein äusserst profitabler zu bezeichnen, doch führt er gleichzeitig neue Gefahren im Gefolge und ungeachtet der ansehnlichen Vollständigkeit oder Vollkommenheit höchstklassirter Fahrzeuge der Gegenwart hat man noch nichts erreicht, was man als das letzte Stadium der Vollendung anerkennen könnte und es ist ausser Frage, dass in manchen Hauptpunkten noch radikale Aenderungen eintreten werden. Momentan ist die Ueberlegenheit britischer Werften ausser Frage, aber die Vereinigten Staaten, Frankreich, Deutschland und Japan treiben vorwärts. Vor zwanzig Jahren würde jeder als hoffnungsloser Pessimist verlacht worden sein, welcher prophezeit hätte, dass Deutschland am Ende des Jahrhunderts in schweren Maschinen und allgemeinen Eisenwaaren England in British-Indien überflügeln würde, was schon heute als eine unangenehme Thatsache anerkannt werden muss. In Berücksichtigung einer solchen Lektion würde es wahnwitzig sein, behaupten zu wollen, dass wir (die Engländer) selbst in einem durchaus britischen Industriezweige wie der „Schiffsbau“ uns darauf verlassen können, stets den ersten Platz einzunehmen. Jedes neue Jahr eröffnet unseren Rivalen neue Hilfsquellen. Es liegt absolut kein besonderer Grund vor, weshalb Deutschland, das uns in einigen Zweigen der Eisen- und Stahlmanufaktur schon vorausgeeilt ist nicht ebensogut im Stande sein sollte, auch in der Schiffsbau-technik relativ fortzuschreiten. Wir wissen vollkommen, dass Deutschland den Willen dazu hat, und dass es ihm (Deutschland) an Gelegenheit und Fähigkeit fehlen sollte, ist in jedem Falle höchst unwahrscheinlich. Wir haben beständig die Pflege der technischen Erziehung und Ausbildung in England befür-



wortet und es würde monotone Wiederholung sein, an dieser Stelle nochmals den Gegenstand zu berühren. Doch ist die Frage von solch ungeheurer Wichtigkeit, dass wir der Meinung sind, stets und stets daran zu erinnern. Der Schiffsbau gehört zu den verwickeltsten und schwersten Künsten. Es ist jedoch bereits erwiesen, dass der deutsche Unternehmungsgeist und deutsche Specialisirung im Stande sind, den höchsten Anforderungen in der Organisation und neuen Verfahren auf manufakturlem Gebiete Genüge zu leisten. Die Aufrechterhaltung unserer Stellung an der Spitze der Schiffsbauindustrie der Welt wird mithin, unter Voraussetzung gleicher Verhältnisse, eine Frage technischer Erziehung sein. Wenn wir irgend einer andern Nation gestatten, sich uns in dieser Industrie auch nur zu nähern, dann wird der Zeitpunkt von Englands Untergang gekommen sein.

## Gerichtsentscheidungen.

### Verpflichtung der Rhederei zur Tragung der Kosten der Verpflegung und Heilung von Seeleuten bei selbstverschuldeten Krankheiten.

Der Maschinist S. erkrankte im December 1896, während er als Maschinist im Dienste einer bremischen Rhederei stand, an Harnröhrenbeschwerde und Gonorrhoe und musste wegen dieser Krankheit vom 23. Dec. 1896 bis 9. Januar 1897 im Allgemeinen Krankenhaus zu Hamburg verpflegt werden. Die Verpflegungskosten, welche sich bei einem Verpflegungssatze von 2  $\text{M}$  per Tag im Ganzen auf 36  $\text{M}$  beliefen, sind von dem Kläger bezahlt worden, weil S. mittellos und unterstützungsbedürftig war. Der Kläger ist der Ansicht, dass S. nach § 48 der Seemannsordnung von der Beklagten Ersatz der Verpflegungs- und Heilungskosten zu beanspruchen habe, und macht diesen Anspruch auf Grund des § 62 des Unterstützungswohnsitzgesetzes gegen die Beklagte geltend. Er hat beantragt: Die Beklagte durch vorläufig vollstreckbares Urtheil zur Zahlung von 36  $\text{M}$  nebst 5% Processzinsen zu verurtheilen.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt. Sie hat eingewandt, S. habe sich die in Rede stehende Geschlechtskrankheit durch ausscherehelichen Geschlechtsverkehr, also durch unsittlichen Lebenswandel zugezogen und könne daher nach § 50 der Seemanns-Ordnung den Ersatz der Kurkosten nicht beanspruchen. Der § 50 spreche zwar nur von syphilitischer Erkrankung und stimmt darin mit dem aufgehobenen Art. 550 des Handelsgesetzbuches wörtlich überein. Aus der Entstehungsgeschichte des Handelsgesetzbuches, namentlich aus § 456 des Preussischen Entwurfs in Verbindung mit den Protokollen der Kommission zur Berathung des Handelsgesetzbuches ergebe sich aber, dass unter syphilitischer Krankheit jede Geschlechtskrankheit verstanden werden müsse, welche durch eigene Schuld des Erkrankten hervorgerufen sei. Diese Ansicht vertrete auch Voigt in seinem Kommentar zur Seemannsordnung.

Der Kläger hat zugegeben, dass S. sich die Geschlechtskrankheit durch ausscherehelichen Geschlechtsverkehr zugezogen habe. Er hat aber bestritten, dass diese Krankheit im Sinne der Seemanns-Ordnung als „syphilitische Krankheit“ anzusehen sei.

Nach § 48 der Seemanns-Ordnung trägt der Rheder bis zum Ablauf von 3 Monaten seit der Erkrankung die Kosten der Verpflegung und Heilung, wenn ein Schiffsmann nach Antritt des Dienstes erkrankt und wegen der Krankheit die Reise nicht antritt. Nach § 50 findet diese Bestimmung auf den Schiffsmann, welcher sich die Krankheit durch eine unerlaubte Handlung zugezogen hat oder mit einer syphilitischen Krankheit behaftet ist, keine Anwendung. Die Parteien sind nun darin einer Meinung, dass der im Dienste der bremischen Rhederei stehende Maschinist S. im Allgemeinen Krankenhaus in Hamburg auf Kosten des Klägers an einer Geschlechtskrankheit behandelt worden ist, die er sich durch

ausserehelichen Geschlechtsverkehr, also durch eigenes Verschulden zugezogen hatte, und dass diese Geschlechtskrankheit an sich unter den Begriff der „syphilitischen Krankheit“ zu subsumiren war. Seinem Wortlaut nach kann daher der § 50 der Seemanns-Ordnung auf diese Krankheit keine Anwendung finden. Aber auch aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes ergibt sich Nichts für die Annahme, dass der Gesetzgeber unter „syphilitischer Krankheit“ jede Geschlechtskrankheit verstanden wissen will, die sich ein Schiffsmann durch eigene Schuld zugezogen hat. Insbesondere findet sich in den Vorverhandlungen über die Seemanns-Ordnung für eine solche Auslegung keine Stütze. Die Beklagte meint aber deshalb, weil der § 50 der Seemanns-Ordnung mit dem — aufgehobenen — Art. 550 des Handels-Gesetzbuches wörtlich übereinstimmt, für die Auslegung des § 50 auf die Entstehungsgeschichte des Art. 550 des Handels-Gesetzbuches zurückgreifen zu können. Auch wenn dies ohne Weiteres zulässig wäre — was hier dahingestellt bleiben kann —, würde doch die Entstehungsgeschichte des Art. 550 eher gegen als für die Beklagte sprechen.

Der Preussische Entwurf zum Handels-Gesetzbuch bestimmte im Art. 456 No. 3, dass der Schiffsmann vor Ablauf des Neuervertrages entlassen werden könne, wenn er sich „durch liederlichen Lebenswandel oder selbstgesuchte Gefahr eine Krankheit oder Verwundung zugezogen habe, die ihn arbeitsunfähig mache“ und dementsprechend sollte ein derart erkrankter Schiffsmann nach Art. 462 Abs. 1 des Entwurfs auch die Kosten der Heilung und Verpflegung von dem Rheder nicht beanspruchen können. Die Motive heben hervor, man könne nicht, wie das Allgemeine Landrecht, zwischen Erkennungen „durch Zufall und durch eigene Schuld“ ohne nähere Erläuterung dieser Ausdrücke unterscheiden; es sei vielmehr erforderlich, die Erkrankungen durch eigene Schuld bestimmt zu präcisiren. Als unzweifelhafte Fälle derselben seien aber nur die Krankheiten in Folge liederlichen Lebenswandel und selbstgesuchter Gefahr anzuerkennen. Die Motive stimmen also, wenn sie auch die unbestimmte und dehnbare Unterscheidung des Allgemeinen Landrechts durch die Aufstellung bestimmter Krankheitsursachen ersetzen, doch darin principiell mit dem Allgemeinen Landrecht überein, dass als Entlassungsgrund im Art. 456 No. 3 und als Grund, um den Anspruch des Schiffsmanns auf Ersatz der Kurkosten auszuschliessen, im Art. 462 nur solche Krankheiten in Frage kommen könnten, die sich der Schiffsmann durch eigene Schuld zugezogen habe. Aber gerade dieses Princip hat die Kommission zur Berathung des Handels-Gesetzbuches in Bezug auf die Geschlechtskrankheiten aufgegeben und durch ein ganz anderes Princip ersetzt. Bei Berathung des Art. 550 des Handels-Gesetzbuches einigte sich die Kommission zunächst dahin, dass sich die Verbindlichkeit des Rheders, die Schiffsmannschaft in Krankheitsfällen zu verpflegen, vorbehaltlich noch näher zu bestimmender Ausnahmen auf alle Erkrankungen und Verwundungen erstrecken müsse, gleichviel, ob eigenes Verschulden des Erkrankten mit unterlaufe oder nicht. In Betreff der vorbehaltenen Ausnahmen aber beschloss man, dass jene Verbindlichkeit des Rheders dann nicht eintreten solle, wenn die Krankheit oder deren Veranlassung der Art sei, dass sie nach Art. 456 No. 3 des Entwurfs (Art. 543, 3 Handels-Gesetzbuches) die vorzeitige Entlassung des Erkrankten rechtfertigen würde. Bei Berathung des Art. 456 No. 3 nun wurde zunächst beschlossen, dass nicht jede Krankheit in Folge liederlichen Lebenswandels, welche die Arbeitsunfähigkeit des Schiffsmanns zur Folge habe, sondern nur die selbstverschuldete Syphilis als Entlassungsgrund anerkannt werden solle, weil diese auch im Preussischen Entwurf vorzugsweise mit der durch liederlichen Lebenswandel erzeugten Krankheit habe bezeichnet werden sollen. Aber hierbei blieb die Kommission nicht stehen. Sie hielt es für unbillig, dass nur die selbstverschuldete Syphilis und auch diese nur, wenn sie die

Unfähigkeit im Gefolge habe, die Entlassung rechtfertigen solle. „Wenn man erwäge, wie nachtheilig auch ein geringer Grad von Syphilis bei dem Zusammenleben auf dem Schiffe sei, und wie schwer es halte, das Verschieden nachzuweisen und wie selten ohne solches die Krankheit entstehe, so werde man jede Syphilis, gleichviel wie sie entstanden und selbst auf die Gefahr hin, dass in einzelnen Fällen unschuldig Erkrankte darunter zu leiden hätten, als Entlassungsgrund gelten lassen müssen.“ Aus diesen Gründen wurde beschlossen, dass die Syphilis ohne Unterschied des Grades und der Entstehungsart die Entlassung rechtfertigen solle. Hieraus ergibt sich klar, dass sich der Wortlaut des Gesetzes genau mit dem deckt, was das Gesetz sagen will. Die Syphilis ist in den Art. 543, 3 und 550 des Handels-Gesetzbuchs nicht deshalb besonders hervorgehoben, weil und soweit sie aus liederlichem Lebenswandel entstanden ist, sondern hauptsächlich wegen ihrer eigenartigen und für das Zusammenleben auf dem Schiffe besonders gefährlichen Natur. Daraus folgt aber, dass andere Geschlechtskrankheiten, auch wenn sie nachweisbar in einem eigenen Verschulden des Schiffsmanns ihren Ursprung haben, der Syphilis nicht gleichgestellt sind und deshalb auch weder für den Art. 543, 3 des Handelsgesetzbuchs noch für die Ausnahmebestimmung des Art. 550 des Handels-Gesetzbuchs in Frage kommen können.

Die Beklagte ist daher nach § 49 der Seemanns-Ordnung verpflichtet dem Maschinisten S. die Kosten der Verpflegung und Heilung zu ersetzen. Der Anspruch S. ist Kraft Gesetzes auf den klagenden Armenverband übergegangen, da dieser unbestrittenermassen für den mittellosen S. die Kurkosten im Betrage von 36 M. hat aufwenden müssen. Der Klageantrag erscheint demnach gerechtfertigt. Aus diesen Gründen ergeht zur Entscheidung: Der Beklagte wird verurtheilt, dem Kläger 36 M. nebst 5% Prozesszinsen zu zahlen und die Kosten des Rechtsstreits zu tragen.“

## Vermischtes.

Anlässlich der Kündigung der deutsch-englischen Handelsverträge seitens Englands, ist es gewiss von Interesse die Ein- und Ausfuhr-Angaben Hamburgs, Grossbritanniens und Irlands zu erwähnen.

### Einfuhr von Grossbritannien und Irland:

	100 kg	M.
1896	23 486 498	400 943 860
1895	20 726 514	400 104 540
1894	20 354 093	396 462 320
1893	20 175 212	393 056 800
1892	21 188 338	373 593 990

### Ausfuhr nach Grossbritannien und Irland:

	100 kg	M.
1896	8 637 761	382 807 830
1895	9 685 989	391 416 260
1894	8 583 270	391 895 170
1893	8 024 620	391 331 060
1892	7 813 850	372 692 840

Der grosse Unterschied im Gewicht rührt daher, dass Deutschland von und über England vorwiegend Rohstoffe empfängt, während es nach England in grosser Anzahl fertige Fabrikate, deren Gewicht natürlich geringer ist, liefert.

**Schiffbau.** Kiel. Die Howaldts-Werke feiern in dieser Woche das Fest des 300. Stapellaufs mit dem Ablaufe eines für die Chinese Engineering and Mining Comp. in Tientsin. Die Werft, die unter der Leitung der beiden Gebrüder, Kommerzienrath Georg Howaldt und Hermann Howaldt steht, hat sich in den letzten Jahren mächtig ausgedehnt. Neue Werk-

stätten sind entstanden und zur Niederlegung neuer Helgen sind grosse Flächen Landes dem Etablissement angefügt. Seit dem Jahre 1877, da das Unternehmen gegründet wurde, sind im Ganzen 316 Schiffe gebaut mit 112 059 Tons und 70 700 Pferdekräften. Mit einem Gesamtpersonal von 280 Angestellten begann man im ersten Jahre den Betrieb. Gegenwärtig sind auf den Howaldtswerken 1850 Beamte und Arbeiter thätig. Beim Jahresschluss 1896/97 waren auf der Werft im Bau:

	Tons	Pferde-
	Tragfähigk.	stärken
1 Fracht- und Passagierdampfer für China	2000	1100
1 Frachtdampfer für Kopenhagen	4350	1100
1 Schwimmdock für Rumänien	1200	70
1 Schwimmdock für Rumänien	1200	70
1 Post- und Passagierdampfer für Hamburg	100	1400
1 Frachtdampfer für Rumänien	1650	550
1 Frachtdampfer für Rumänien	3500	1200
1 Fracht- und Passagierdampfer f. Apennade	3500	1200
1 Frachtdampfer zum Verkauf	1350	650
1 Eisbrecher für Russland	6500	1900
1 Schwimmdock für Russland	300	500
1 Schwimmdock für Russland	1410	70
1 Fährdampfer für Kiel	940	70
	70	90

Wir wünschen dem Howaldtwerke, dass sich, dank der Energie seiner Leiter in verhältnissmässig kurzer Zeit aus kleinen Anfängen zu einem der bedeutendsten Schiffbau-Etablissements Deutschland's emporgeschwungen hat und im Begriffe steht sich mit den erstklassigen deutschen Werften in einem Rang zu stellen, auch für seine fernere Entwicklung alles Gute.

**Ausstellung nautischer Instrumente.** Die von der Shipmasters's Society ins Leben gerufene Ausstellung nautischer Instrumente, die seit dem 6. v. M. eröffnet ist, soll sich nur auf die während der sechzigjährigen Regierungszeit der Königin in Gebrauch gewesen und neu erfundenen nautischen Hilfsmittel erstrecken. Die Ausstellung ist absolut englischer Natur, denn nur die auf britischen Kriegs- und Handelsschiffen benutzten Erfindungen auf maritimem Gebiet, soweit sie in den Rahmen der in Vorschlag gebrachten Sachen hineinpassen, sind in Betracht gezogen. Immerhin verspricht diese eigenartige Zusammenstellung veralteter und neuer nautischer Instrumente sehr interessant zu werden, da ausser der Shipmaster's Society auch das Hydrographische Amt und die Admiralität bemüht sein werden, der ganzen Ausstellung durch ihre nachhaltige Unterstützung grosse Mannigfaltigkeit zu verleihen.

In Sachen der „Spree“, die bekanntlich vom britischen Dampfer „Maine“ von 48° 28' N. und 20° 9' W. fünfzig Meilen südlich von der üblichen Dampferoute, in Schlepptau genommen und ungefähr 500 Meilen, bis zum Hafen von Queenstown getaut ist, hat Justice Barnes im Admiraltätsgericht den Bergelohn auf 5700 £ festgestellt, während für die „Maine“ incl. Fracht und Ladung ein Werth von 52000 £ angenommen war. Die Kläger, die „Atlantic-Transport-Compagnie“, der die „Maine“ angehört, behaupteten ihr Schiff habe die „Spree“ in völlig hilflosem Zustande auf offener See angetroffen, die Rettungsarbeit sei mit grosser Gefahr und Risiko verbunden gewesen, das Letztere deshalb, weil sich an Bord der „Maine“ 228 Ochsen befanden, für deren Unterhalt das Futter nur für eine gewöhnliche Reise bemessen gewesen sei. Trotzdem die Beklagten während der ganzen Reise anhaltende günstige und klare Wetter geltend machten, verurtheilte der Richter den Norddeutschen Lloyd zu der obengenannten Summe als Borgegeld.

**Der Hafenverkehr Danzigs** hat sich nach dem Jahresberichte des Vorsteheramtes der Kaufmannschaft 1896 günstig gestaltet. Die Zahl der seewärts eingekommenen Schiffe (ungerechnet diejenigen, die leer oder in Ballast fuhrten oder Neufahrwasser nur für Nothhafen oder Ordre anliefen) belief sich auf 1748 von zusammen 482 980 Reg.-Tons und 725 384 Tonnen Ladung gegen 1342 im Jahre 1895 von 467 098 Reg.-Tons und 603 023 Tonnen Ladung. In keinem Jahre früher ist die Zahl der Schiffe und die Höhe der Ladung erreicht worden, nur die Zahl der Registertonnen bleibt, infolge der seitdem veränderten Vermessungsbestimmungen, hinter der seit 1894 ermittelten zurück. Seit 1887 ist die Zahl der Schiffe von 1192 mit 411 434 T. Ladung auf 1478 mit 725 384 Ton Ladung gestiegen; der Ladungsraum der Schiffe ist demnach immer grösser geworden. Ausgegangen sind 1536 (1893: 1472) Schiffe von 490 454 (493 715) Reg.-Tons mit 668 616 (592 195) Ton Ladung. Die Zahl der seewärts ausgegangenen Schiffe ist 1896 kleiner gewesen als in den Jahren 1887—91, 1893 und 1894, die Höhe der Ladung wird indessen von der des Jahres 1888 etwas übertroffen.

**Französische Handelsbeziehungen.** Die Staaten, mit denen Frankreich den regsten Handelsverkehr unterhält, sind England, Belgien, Deutschland und die Vereinigten Staaten. Die Ziffern des Ein- und Ausfuhrhandels Frankreichs für die einzelnen Staaten sind folgende:

	Verkauft an Frankreich für	Kauf von Frankreich für
	Millionen Francs	
Russland	253	35
Schweden	63	11
England	675	1301
Deutschland	382	401
Niederlande	50	67
Belgien	348	576
Schweiz	330	325
Portugal	10	16
Spanien	356	165
Oesterreich	76	24
Italien	230	179
Griechenland	16	10
Rumänien	45	7
Türkei	121	65
Aegypten	32	47
Eugl. Indien	190	18
China	106	23
Siam und Japan	74	44
Vereinigte Staaten	330	338
Mexico	15	33
Argentinien	219	75
Brasilien	129	108

Der Strike der Seelente hat sich, wie den Hamb. Nachr. aus Stockholm gemeldet wird, jetzt zu einer reinen Placierungsfrage reducirt, d. h. zu dem Problem, wie man auf Grund der jetzt stipulirten Lohnungswillkürverhältnisse für die noch Strikenden Arbeit schaffen soll. Am Mittwoch, den 27. Juli wurde es den Besatzungen überlassen selbst die Unterhandlungen fortzusetzen, aber hierbei stiess man auf besondere Schwierigkeiten, indem die Besatzungen auf vielen Fahrzeugen garnicht vorge lassen und von den Kapitänen mit Hilfe der Polizei von den Schiffen ferngehalten wurden. In der Versammlung am Donnerstag, den 28. Juli beschloss man daher ein Komitee von 3 Personen niederzusetzen, um mit ganzer Kraft Unterhandlungen mit den Rhedern und Kapitänen anzuknüpfen. Ferner kam man überein, nicht bei der Forderung bezl. der Unterschrift der Lohnungsliste des Fachvereins zu bestehen. Viele Besatzungen waren nämlich schon zu ihren Schiffen zurückge-

kehrt und hatten ohne Konto die abgemachte Lohnerhöhung angenommen. An den meisten Stellen im Hafen ist die Arbeit wieder aufgenommen, Alles sieht aus wie früher, in Wirklichkeit ist der Strike beendet, obwohl er noch von einer geringen Zahl aufrecht erhalten wird.

**Zur Hebung von Schiffen und anderen Körpern aus dem Meeresgrunde** hat ein Herr Piatti dal Pozzo kürzlich eine neue Erfindung gemacht, die er den „travailleur sousmarin“ nennt und in Choisy le Roi einem Kreise von Fachleuten vorgeführt. Die Erfindung besteht in einem vollkommen neuen Taucherapparat, der von dem veralteten, seither gebräuchlichen, vollständig abweicht. Er hat die Form einer Halbkugel, in welche die unter dem Wasser Arbeitenden sich begeben — es können deren mehrere darin aufgenommen werden — um von deren Innern aus den zu hebenden Gegenstand genau besehen und handhaben zu können. Das Bett der Seine war an den Stellen, wo dieser Versuch gemacht wurde, etwa 12 m tief. Die Kugel hat ca. 3 m im Durchmesser. Die Oeffnung zum Einsteigen befindet sich oben auf derselben und man steigt bequem auf einer Leiter hinein. Das Loch wird dann hermetisch mittels eines Deckels verschlossen. Die nöthigen verschiedenen Werkzeuge zum Arbeiten unter dem Wasser befinden sich im Innern in einer Kabine. Durch eine grosse Linse sieht man den Fluss- oder Meeresboden und rechts und links befinden sich Räder, durch welche drei Schrauben sowie das Ruder in Bewegung gesetzt werden. Ausserhalb sind Greifer angebracht, welche von innen zu handhaben sind. In der kleinen Kabine in der Kugel sitzend, erklärte der Erfinder bei electrischem Licht seinen Zuhörern den ganzen Apparat, welcher sich als äusserst nützlich besonders für die Schiffahrt erweisen dürfte. Die Hebung von Wracks, die Untersuchung von Brücken und Deichfundamenten dürften sich durch den travailleur sousmarin ebenso leicht bewerkstelligen lassen, wie er sich auch zur Legung oder Reparatur von unterseeischen Kabeln, zur Schwamm- und Perlfischerei etc. etc. verwenden lässt, denn er kann lang — bis 6 Stunden nach Angabe des Erfinders — unter Wasser bleiben, ohne dass die in demselben sitzenden Arbeiter von schlechter Luft zu leiden hätten.

Aus den im chinesischen Geschäft enggirteten Handels- und Schifffahrtskreisen werden Beschwerden über die mangelhaften Fahrwasserverhältnisse in der Peiho-Mündung laut. Der wichtige Handelsplatz Tientsin, der 4 bis 5 Stunden stromaufwärts der Mündung gelegen ist, lässt sich für Schiffe mit einigem Tiefgang nur mühsam erreichen, selbst unter Benutzung der Fluth. Seit Wiedereröffnung der Schifffahrt im vergangenen Frühjahr haben die Schiffe, welche den Dienst zwischen Shanghai und Tientsin versehen, den Peiho nur ein einziges Mal bis Tientsin hinauf befahren können, obwohl sie nur einen Tiefgang von 8 bis 9 Fuss haben, weil selbst zur Zeit der Hochfluthen die der Flussmündung vorgelagerte Barre nur in ganz seltenen Ausnahmefällen einen Wasserstand in jener Höhe aufweist. Dabei macht die Versandung des Flussbettes von Jahr zu Jahr weitere Fortschritte, und chinesischerseits geschieht nicht nur nichts, diesem Uebel zu steuern, sondern man empfindet sogar Genugthuung darob, weil infolgedessen auch die europäischen Kriegsschiffe an Expeditionen flussaufwärts zu eventuellem Schutze der Europäer gegen Pöbelausbreitungen gehindert werden. Hier müsste entschieden bald etwas Euergetisches geschehen, um der jetzigen Stromverkehrskalamität ein Ende zu machen.

(H. N.)

Das englische Fachblatt „Fairplay“ hat einen längeren Artikel über das Schiffbauwesen Deutschlands veröffentlicht. Der Verfasser hebt die Thätigkeit und Energie der deutschen Schiffbauer hervor und spricht sich im Ganzen sehr günstig über die Ergebnisse und den Fortschritt aus, der alljährlich auf



deutschen Werften beobachtet werden kann. Hierbei nimmt der Berichterstatter Veranlassung, die Dividenden, sowie die Ueberschüsse und Abschreibungen der einzelnen deutschen Werften zum Ausdruck zu bringen. Wir geben die dem Artikel beigefügten Tabellen hier wieder, damit unsere Leser sich ebenfalls von der Prosperität unserer Werften überzeugen können.

	Dividenden	Ueberschuss	Abschreibung
Vulcan (Stettin)	6	882 086 . <i>ℳ</i>	429 430 . <i>ℳ</i>
Oderwerke (Stettin)	5	35 505 "	133 999 "
Neptun (Rostock)	0	1 457 "	37 164 "
Germania (Kiel)	4½	307 698 "	192 415 "
Howaldtswerke (Kiel)	6	265 053 "	95 273 "
Flensb. Schiffb.-Ges.	10	314 153 "	—
Blohm & Voss (Hambg.)	7	648 973 "	—
Reiberstieg (Hamburg)	7	195 282 "	60 000 "
Vulcan (Bremen)	10	173 620 "	36 543 "
Seebeck (Bremen)	7½ (in 17 Monaten)	111 732 "	45 871 "

## Kleine Mittheilungen.

Die von grossen Dampfern am meisten durch den Verkehr benutzte Strecke des St. Lorenz-Stromes, nämlich von Quebec nach Montreal wird bis 27¼ Fuss vertieft werden.

In letzter Zeit sind mehrfach Meldungen über treibende Derelictes im Busen von Biscaya eingegangen, diese Schifffahrts-Hindernisse bergen eine um so grössere Gefahr, weil sie hauptsächlich in der von Dampfern am meisten befahrenen Route gesichtet sind.

Ein gewisser Omer Effendi Esunoussi sucht die Concession zum Bau eines Hafens mit Quaianlagen in Djeddah nach. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, welches mit der Sache befasst ist, hat von dem Vali von Hedjaz ein Gutachten über das Projekt eingefordert.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 4. August. Als ordentliches Mitglied wurde Kapt. Prehn vom Dampfer „Gothia“ aufgenommen und ein Kapitän zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen lagen vor: Bericht der deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger; ein Schreiben des Stettiner Vereins, allgemeine Mittheilungen enthaltend; ein Brief der Marine-Akademie und Schule, in welchem um Zusendung der bisher veröffentlichten sowie kommenden Jahresberichte des Vereins gebeten wird, dem Anliegen ist bereits nach Möglichkeit nachgekommen. Auf die vom Reichs-Marine-Amt veröffentlichte Notiz in den Nachrichten für Seefahrer, wobei es sich um Meldungen handelt, zu denen die deutschen Schiffsführer beim Sichten irgend welcher Derelictes auf See, aufgefordert werden, wird aufmerksam gemacht. In Anbetracht der grossen Ueberschwemmungen, welche Elend und Noth in gewissen Landstrecken des Deutschen Reichs hervorgerufen haben regt der Vorsitzende an, für die an Hab und Gut Geschädigten Beiträge zu sammeln. Man kommt überein im Namen des Vereins aus dessen Kasse 150 .*ℳ* beizusteuern. Von einem Mitgliede wird der Wunsch ausgesprochen, den Empfang eingegangener Beiträge zur Rettung Schiffbrüchiger fernerhin nicht mehr in grossen auffallenden Berichten in Zeitungen zu publiciren, da diese Veröffentlichung einerseits mit grösseren Kosten verbunden, andererseits nicht dem Wunsch der Geber entsprechen könne. Die Meinungen über die vom Redner vertretene Ansicht sind sehr verschiedene. — Schluss 9½ Uhr.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am 28. Juli stattgefundene ausserordentliche General-Versammlung war recht zahlreich besucht. An Eingängen

waren zu verzeichnen: Drei Schreiben vom Verein der Seesteuerleute an der Weser; die Pilot Chart des North Atlantic; der Jahresbericht der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger vom Wasseischoot Herrn Kapitän Tetens, Notices to Mariners, sowie Zuschriften einiger Mitglieder und eines Herrn in Kiel, betr. Stellenvermittlung. Nachdem die Aufnahme eines Herrn in den Verein erfolgt war, berichtete der Vorsitzende Herr Th. Pickhard über die am Freitag und Sonnabend voriger Woche in Kiel stattgehabte Sitzung der Kommission des Deutschen Nautischen Vereins für die Abänderung der Seemannsordnung, an welcher Redner als Vertreter des Vereins theilgenommen hat. Er theilte mit, dass die Paragraphen 2, 3, 31 und 49 eine im Allgemeinen günstige Fassung erhalten, dass dagegen andere Paragraphen im Vergleich mit der alten Fassung für die Schiffsmannschaft entschieden ungünstiger ausgefallen seien. Namentlich sei zu bedauern, dass für die allgemeine Einführung des Drei-Wachen-Systems für Schiffsofficiere auf transatlantischer Fahrt sich keine Mehrheit gefunden habe. — Hierauf wurde verhandelt über zwei Anträge des Verwaltungsrathes betr. Effectenversicherung des Vereins; beide Anträge wurden nach eingehender Besprechung mit grosser Stimmenmehrheit angenommen. Nachdem dann noch Ersatzwahlen für zwei in See gehende Mitglieder zum Verwaltungsrathe vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 4. August 1897.

Ausfrachten sind unverändert. Heimfrachten sind äusserst gedrückt; für Getreide von Californien sind in der letzten Woche einige Schiffe geschlossen, was jedoch kaum auf eine Besserung dieser Frachten zurückgeführt werden kann.

„Annie Speer“ Tyne/Westküste Süd-Amerika 25/—, Coke.  
 „Evesham Abbey“ New-York/Bombay 20¼ cts., Petroleum.  
 „Pucclench“ New-York/Japan 21¼ cts. 1, 22¼ cts. 2 Häfen.  
 „Maraval“ San Francisco/U. K. H. A. D. 23,0 netto, spot.  
 „Star of Russia“ do. do. 23,9 ./. ½ direct, spot.  
 „Australian“ do. do. 22/6 ./. ½ „ „  
 „Galgate“ Portland/U. K. H. A. D. 25/— netto, falls 1. Sept.  
 26/—, falls 15. Sept. Abladung.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edyo & Co.

New-York, den 23. Juli 1897.

Abschlüsse für Getreidedampfer nach Cork f. O. haben während der letzten Tage dieser Woche in grossem Umfange stattgefunden und Frachten zeigen trotz des bedeutenden Aufschwungs der Getreidepreise eine beständig zunehmende Tendenz. September-Boote sind zu 3s 6d angenommen, während z. Z. da dieses geschrieben wird ein Abschluss für Sept. Oct. zu 3s 7½d stattgefunden hat. Berth-Frachten haben im Allgemeinen mit dieser Steigerung nicht gleichen Schritt gehalten denn 2s 4d für ausgesuchte Häfen ist augenblicklich die höchste Rate, jedoch besteht die Wahrscheinlichkeit in kürzerer Zeit 2s 10d zu erreichen. Das Geschäft im Allgemeinen schreitet nicht mit den Getreide-Frachten in einer Linie fort, Verfrachter für andere Fahrten halten sich zurück. Einige Speculationsabschlüsse für Boote auf Zeit sind gemacht worden, und zu 3s 6d kann weitere Räume auf dieser Basis placirt werden, jedoch scheinen die Verfrachter nicht geneigt die Forderung der Rheder die Schiffe in Europa zu liefern und zurückzuliefern, zu erfüllen. Golf-Häfen haben Räume nur mässig zu früher berichteten Raten beansprucht. — Nur sehr wenige Befrachtungen für Segelschiffe sind während der letzten Woche

zu Stande gekommen, denn die Räumte am Platz ist noch sehr gering und scheint auch so zu bleiben. Diese Thatsache er-muthigt die Rheder in dieser Weise ihr Räumte-Angebot zum Unwillen der Verschiffer fortzusetzen. Unter diesen Umständen ist das Geschäft natürlich sehr ruhig; Raten bleiben fest jedoch geschieht dieses ohne jede Unterhandlung von besonde-rem Interesse.

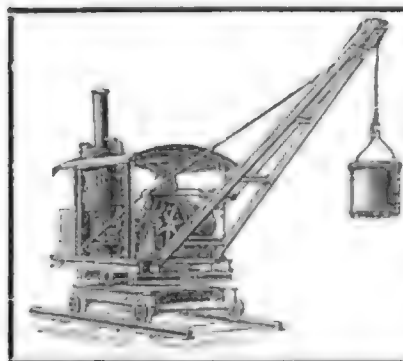
Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oalkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	3a3 1/4 d.	12/6	10/	10/a12/6
London, Dpfr.	3a3 1/4 d.	13/9	11/3	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 1/4 d.	15/	8/9	15/
Bristol	3d.	17/6	11/3	17/6
Hull	4d.	15/	12/6	15/
Leith	4d.	20/	13/9	17/6
Newcastle	4d.	15/	15/	15/a17/6
Hamburg	65 d	75 d	16 cents.	50 mk.
Rotterdam	9 1/2 c.	20 cts.	17 cts.	12a16c.
Amsterdam	9 1/2 c.	20 cts.	17 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/6	23/9	17/6	25/
Bordeaux	2/6	35 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	4 1/2 d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	60 d	20c.	16 c.	12c.
Marseille	3/3	25/	20/	25/a27/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 12c. — Hamburg 5-321.  
— Rotterdam 30c. — Amsterdam 30c. — Kopenhagen 7-321.  
— Antwerpen 1/4 d. — Bremen 21c. — Marseille 3 16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y. Balt.	Direct. Continent. Shanghai. C. K.
Getreide p. Dpfr. 3 1/4, a3 1/6 3 1/4, a3 1/6 3 1/4, a3 1/6 3 1/4, a3 1/6 ...		
Raff. Petrol. p. Segel ....	2/a2 9	24c.
Getreide per Dampfer	Hongkong. Java. Calcutta. Japan	
Raff. Petrol. per Segel	19 1/2 c. 18c. 18c. 21 1/2 c.	

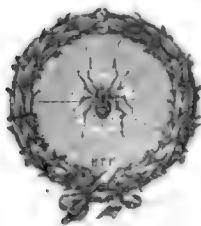
**Motorboote für Russland.** Carl Meissner verlor per Dampfer „Wilhelm Oelssner“ wiederum ein Motorboot nach St. Petersburg und zwar diesmal ein elegantes Kajütboot aus Eichenholz. Es wird berichtet, dass die bisher gelieferten Boote inzwischen den verschiedenen Stationen des weiten Gebietes zugetheilt wurden und dorthin mit eigener Maschinenkraft abgingen, nachdem sie in St. Petersburg genügend mit Boots-führern eingefahren waren und den Erwartungen entsprechen hatten.



Verbesserter  
**Priestmann Greifbagger**  
und fahrbare und feststehende  
**Dampfkrähne,**  
Dampfwinden und Dampfkabel  
bauen als Specialität und halten auf Lager  
**Menck & Hambrock**  
Altona-Hamburg.

## Bremer Tauwerk-Fabrik A.-G.

vormals C. H. Michelsen.



Grohn-Vegesack b. Bremen im Zollgebiet,

Geschäftsbestand seit 1790, Arbeiter über 300,  
Kapital  $\mathcal{A}$  1,500,000 grösste und leistungsfähigste Tauwerkfabrik  
Deutschlands, fabricirt

Hanf-, Manila-, Eisen- und Stahldraht-Seile, sowie  
Leinen, Schnüre und Bindfäden aller Art.

Agentur Hamburg:

Böning & Hoser. Gr. Reichenstrasse 73-77. Rolandshof.

## Amerikan. Verlade-Einrichtungen

nach den Patenten der

**C. W. Hunt Company, New-York**

speciell: **Hunt's Elevatoren.** Hebevorrichtungen zum Entladen (event.  
auch Beladen) von Schiffen und Eisenbahnwagen.

**Hunt's automatische Bahnen** zum Transport auf kurze Entfernungen  
auf Lagerplätze, in Fabrikgebäude und Depôts etc.

**Hunt's Conveyor,** Universalhebevorrichtungen zum Horizontal- und Vertical-  
Transport, sind die einfachsten und billigsten Mittel zur Verladung von grösseren  
Massen, Kohlen, Erze, Getreide etc. und werden fabricirt:

In Europa durch den alleinigen Concessionär

**J. POHLIG, Köln, Brüssel u. Wien**

(Fabrik für den Bau Otto'scher Drahtseilbahnen).

Ausführliche Prospekte und Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu  
Dienst. Kosten-Anschläge werden gratis und Projecte zu den Selbstkosten  
ausgearbeitet.

In unserem Verlage sind soeben er-  
schienen:

## Seekarten-Netze

zum bequemen Eintragen von Standlinien  
nach Lalande's, Sumner's,  
Marq-St. Hilaire's u. anderen Methoden.  
entworfen und gezeichnet von  
**Hahn, Navigationslehrer.**

10 Blätter, umfassend die ganze Er-  
doberfläche bis 60° N. u. S. Preis  $\mathcal{A}$  0.50  
per Blatt u.  $\mathcal{A}$  4.50 für den ganzen Satz  
von 10 Blatt. Hergestellt auf starkem  
Papier im Format von ca 50 bis 70 cm.

HAMBURG. **Eckardt & Messtorf**  
Verlagsbuchhandlung.

## P. H. Iven Söhne

**Segelmacher.**

— Gegründet 1750. —  
Anfertiger von

**Flaggen, Persennigen, Markisen,**  
**Steinhöft 9, HAMBURG.**

Vermiethung von **Flaggen und Persennigen**  
sowie Anfertigung von  
**Rettungsringen- und Westen.**  
gefüllt mit Kork und Rennthierhaaren.  
Telephon: Amt I, 110.

## Aug. Brinkama

**ÖLE.**

SPECIALITÄT:

**Hansa-Cylinderöl**

und  
**Maschinenöl.**

HAMBURG.

Contor: Stubbenhuk 11

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 33.

Hamburg, den 14. August

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England. — Belohnung der Schiffsführer bei Bergungsdiensten. — Die französischen Nordsee- und Kanal-Häfen. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die New Yorker Staatszeitung erzählt von einem Process, den eine Bostoner Firma gegen die Regierung der Vereinigten Staaten angestrengt hat. Es handelt sich um die mittelst der Dampfer „City of Paris“ und „Umbria“ eingebrachte Ladung, die vor der Unterzeichnung der Tarifbill durch den Präsidenten, den New Yorker Hafen erreichten. Der Vorsteher der Gesetzesabtheilung des Zollamts wünscht nach der Behauptung des Blattes selbst dringend eine gerichtliche Entscheidung. Der vorher erwähnten Bostoner Firma sowie verschiedenen anderen, die Ladung mit den betreffenden Schiffen erhielten, ist sehr viel an der definitiven Regelung der Angelegenheit gelegen, da es sich, für sie um einen grossen Geldbetrag handelt. Alle Firmen werden die Entscheidung des Schatzamts hinsichtlich des Inkrafttretens des neuen Tarifgesetzes gerichtlich anfechten. Unter allen Umständen wird das Verfahren, die Angelegenheit vor den höchsten Gerichtshof zu bringen, ein langwieriges und ermüdendes sein. Die an ihr interessirten Importeure werden, um sich gegen die Konfiscirung ihrer Waaren zu schützen, die von der Regierung verlangten Zölle bezahlen und darauf an den „Board of Appraisers“ appelliren, der zu entscheiden haben wird, ob die betreffenden Waaren korrekt klassificirt worden sind. Diejenigen, für welche die betreffende Entscheidung ungünstig ausfällt, können gegen diese beim Bundes-Kreisgericht und später

bei der Appellinstanz dieses Gerichts Berufung anmelden. Die letztere Instanz ist endgültige Jurisdiktion in solchen Fällen, doch ist es der Direction des Bundes-Obergerichts überlassen, die Angelegenheit auf einen „Writ of Certiorari“ hin aufzunehmen. Die Beamten des Schatzamtes erwarten, dass der oberste Gerichtshof im Hinblick auf die involvirte konstitutionelle Frage sich mit der Angelegenheit befassen wird. Man schätzt, dass die Importeure von Waaren mittels der Dampfer „Paris“ und „Umbria“ 300 000 \$ an Zöllen sparen werden, wenn die in Rede stehende Entscheidung zu ihren Gunsten ausfallen sollte. Die Einklarirungsbeamten sind angewiesen worden, bis auf weitere Notiz und wenn immer mit den Bestimmungen des neuen Gesetzes vereinbar, sich nach den alten Regulationen bezüglich des Falles zu richten.

In Frankreich werden die angestrengtesten Versuche gemacht einen Aufschwung der Handelsmarine zu erzielen. Es scheint trotz allen Entgegenkommens des Staates, in Form von Subsidiengeldern von Schiffsbau- und Reichsprämien das von einsichtsvollen und thatkräftigen Männern erstrebte Ziel nicht erreicht zu werden. In Nantes hat sich eine Kommission aus Rhedern, Fabrikanten, Schiffbauern und Seeleuten, zu welchen der bekannte Kapitän Léon Bureau gehört, gebildet, deren Bestreben hauptsächlich darin besteht, eine Einigung mit französischen Industrie-Produzenten, sowie mit Rhedern anderer Städte herbeizuführen um dann



später vereint mit diesen der Regierung Vorschläge zu machen. Kapitän Léon Bureau schreibt den Niedergang des ganzen französischen Handels in erster Linie dem Naturell seiner Landsleute zu, die wohl bereit sind ihr Vermögen in Banken, Industrieunternehmen oder in verschiedenen ausländischen Papieren festzulegen, wenn von diesem Vorgehen ihrerseits nur das Verbleiben in der Heimath abhängig gemacht werden kann. Den Hang zur Auswanderung, den Trieb in den zahlreichen französischen Kolonien etwas zu leisten entweder durch Gründen industrieller Unternehmen, oder durch energische Betheiligung am auswärtigen Handel mit dem Mutterlande, sucht man in Frankreich vergebens. Sämmtliche Erzeugnisse der Industrie, werden durch Ausländer in die französischen Häfen eingeführt, während die Ausfuhrartikel nur in den seltensten Fällen auf Rechnung französischer Kaufflote versandt werden, obwohl Letztere häufig die Produzenten der Güter sind. „Betrachtet man,“ so behauptet Kapt. Bureau, „die stetige Zunahme der Dampfer-tonnage, sowohl an Aus- wie Einfuhr in Bezug auf britische und deutsche Schiffe in unseren Häfen, so muss man zu der für uns zwar traurigen jedoch unbestreitbaren Ansicht gelangen, dass die meisten Unternehmen, mögen sie kommerzielle, industrielle, landwirthschaftliche oder finanzielle sein, von Briten und Deutschen geleitet werden. Was helfen uns die grossen Unterstützungsgelder der Regierung, wenn wir nicht die Geschicklichkeit und Thatkraft besitzen, diese Annehmlichkeiten nach Gebühr auszunutzen! Die einzige Möglichkeit einem weiteren Niedergang unserer Handelsbeziehungen vorzubeugen können wir nur dann erreichen, wenn wir uns bemühen die Handlungsweise unserer Rivalen nachzuahmen. Es scheint als ob sich allmählig in den Kreisen unserer Industriellen und Kaufleute etwas mehr Verständniss und lobhafteres Interesse für den Niedergang unseres Handels bemerkbar macht. Tritt dieses Empfinden erst in den Vordergrund, dann ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, den langersehten Aufschwung unseres Handels zu erleben und unseren Rivalen in absehbarer Zeit ebenbürtig gegenüberstehen zu können.“

Der Wunsch unseren Lesern bald eine erfreuliche Nachricht über den Verlauf der Andrée'schen Polarexpedition mittheilen zu können, scheint leider nicht in Erfüllung gehen zu wollen. Die unglaublichesten Nachrichten sind seit unserem letzten Vermerk über die Luftballonreise des kühnen Forschers in alle Zeitungen lanzirt. Das grösste Aufsehen erregte seiner Zeit die Mittheilung eines holländischen Schiffsführers vom Dampfer „Dortrecht“, der sich mit seinem Schiffe im Weissen Meere einem umfangreichen weisschimmernden Gegenstande bis auf eine Seemeile genähert hatte, ohne dabei fest-

zustellen, ob die vor ihm befindliche weisse Masse, — wie neuerdings behauptet wird, der Kadaver eines Walfisches — oder der zerstörte Ballon Andrée's sei. Man hat mit Recht das geringe Interesse des Holländers bei dieser Gelegenheit getadelt. Seine auf See gemachte Beobachtung hat zwar der Presse die willkommene Gelegenheit geboten, in der sauren Gurkenzeit ihre Spalten mit endlosen darauf bezüglichen Berichten zu füllen, der Leser jedoch besonders der mit grossem Interesse die Expedition verfolgende Seemann ist ungehalten und begreift die Unterlassung des holländischen Schiffsführers nicht. Es wird deshalb die Nachricht mit Freuden begrüsst werden, dass der schwedische Ingenieur Lidbeck aus Sundsvall, auf Veranlassung seines Königs, eine Expedition nach dem Weissen Meere, zwecks Feststellung, welcher Art und Beschaffenheit der vom Holländer berichtete weisse Gegenstand war, unternehmen wird. Ob die mühevollen Reise durch Erfolg belohnt wird, ist wohl zu bezweifeln, jedoch wollen wir nicht unterlassen dem thatkräftigen Schweden ein günstiges aufklärendes Reiseresultat zu wünschen.

John Bull hat es verstanden im österreich-ungarischen Staate mit Erlaubniss der Regierung unter gewissen Bedingungen eine Dampfschiffsgesellschaft zu etabliren, die vom Hafen von Salonik ausgehend mit den Häfen der Levante namentlich mit den türkischen und griechischen Häfen systematisch Fahrten unterhalten wird. Das Grundkapital der Actiengesellschaft beträgt 500 000 Gulden jedoch hofft man da bereits drei grosse Dampfer im Bau begriffen eine geringe Subvention seitens der ungarischen Regierung zu erhalten. Auf Grund dieses Angebots fanden, wie dem Konstantinopeler Handelsblatt geschrieben wird, Verhandlungen zwischen den Engländern und der Regierung statt. Es wurden auch gewisse Verabredungen getroffen, sowohl in Bezug auf die Subvention, als auch auf den von der neuen Gesellschaft zu erfüllenden Dienst. Als Ergebniss dieser Verhandlungen ist zwischen den Ungarischen Staatsbahnen, der Ungarischen Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft und der neu zu kreirenden Gesellschaft eine Vereinbarung zu Stande gekommen, nach welcher, ausgehend von den Budapester Lastenbahnhöfen der Ungarischen Staatsbahnen als Centrum und den übrigen Stationen der Ungarischen Staatsbahnen ein ausserordentlich wohlfeiler direkter Tarif nach den Häfen der Levante gebildet werden konnte. Es werden wegen der Einrichtung dieses Seedienstes jedoch auch einerseits mit der „Adria“, andererseits mit dem Oesterreichischen Lloyd Verhandlungen zu führen sein, nachdem beide Gesellschaften an diesen Fahrten vertragsmässig interessirt sind, namentlich mit dem Oesterreichischen Lloyd, welcher derzeit noch mit

Berührung Fiumes den Verkehr Ungarns mit den levantinischen Häfen zu vermitteln verpflichtet ist. Der diesbezüglich zwischen dem Lloyd und der ungarischen Regierung abgeschlossene Vertrag läuft am Ende des nächsten Jahres ab. Die mit dem Oesterreichischen Lloyd gepflogenen Verhandlungen bezwecken die Einrichtung ähnlicher Fahrten durch den Lloyd und eventuell die Uebnahme jenes Dienstes, hinsichtlich dessen die englischen Unternehmer der Regierung eine Offerte gestellt haben. Der Lloyd erklärte sich grundsätzlich dazu bereit, forderte jedoch von der Regierung eine Subvention; die Subvention wurde aber abgelehnt, da die ungarische Regierung das Gemeinsamkeits-Verhältnis mit dem Lloyd nicht deshalb gelöst hat, um bald darauf ein neues, ähnliches Verhältnis mit derselben Gesellschaft einzugehen. Andererseits sind auch mit der „Adria“ Verhandlungen eingeleitet worden. Diese Gesellschaft hat die vertragsmässige Verpflichtung übernommen, gewisse Fahrten nach den Häfen des Schwarzen Meeres, beziehungsweise nach den Häfen der Levante aufrecht zu erhalten; von dieser Verpflichtung wurde sie jedoch bis auf Weiteres dispensirt, nachdem die Gesellschaft an deren Stelle mit Berührung einiger griechischer Häfen die Linie nach Marseille ganz ausserhalb ihrer vertragsmässigen Verpflichtungen aufrecht erhalten hat.

Im Bericht des Hafenmeisters von Hongkong an seine vorgesetzte Behörde tritt die Thatsache von dem grossen Aufschwung Japans im Welthandel immer deutlicher zu Tage. Während des chinesisch-japanischen Krieges wurde von der Regierung des Siegers durch Ankauf mehrerer grosser Dampfer als Transportschiffe, die nach dem Kriege in der japanischen Handelsmarine verwandt wurden, diese bedeutend vergrössert. Die Komptoirflagge der „Nippon Yusen Kaisha“ ist in allen Häfen des fernen Osten vortreten, ja in Australien, Indien, St. Francisco und in letzter Zeit in London trifft man Schiffe der grossen japanischen Gesellschaft. Japan ist auf dem besten Wege die in unseren Gewässern traditionelle Mission Englands als führende Nation, in den chinesischen Gewässern auf sich zu übernehmen. Der von allen Seiten angegriffene Engländer macht dabei die Wahrnehmung, dass er in dem bevorstehenden Riesenkampf um die Suprematie des Welthandels auch mit aussereuropäischen Rivalen zu rechnen hat. In britischen Regierungs- und Handelskreisen ist man sich dieser gefährlichen und kritischen Lage bewusst und bemüht bei Zeiten Vorsichtsmaassregeln zu treffen. Die bevorstehende, auf alle Nationen sich erstreckende Undermanning Bill, die beabsichtigte Abschaffung der Merchandize Marks Act und die Kündigung des Handelsvertrages mit Belgien und Deutschland können schon als solche betrachtet werden.

Nach den Mittheilungen des „Fairplay“ concentrirte sich das Hauptinteresse des Frachtenmarktes auf amerikanisches Gebiet, denn dort ist eine ausserordentlich grosse Anzahl Räumte für alle Ladungsgattungen und nach allen Richtungen bis zum Februar nächsten Jahres engagirt worden. Das auf den Markt gebrachte Räumteangebot der letzten Tage war so enorm, dass ein grosser Theil der angebotenen Dampfer nicht berücksichtigt werden konnte. Wenn derartige Zustände, trotz des umfangreichen Räumtebedarfs eintreten konnten, so sind diese durch das Verhalten der Rheder hervorgerufen, die jeden Tag eine Unmenge von Dampfern zu laufenden Raten anbieten und dadurch nicht die beabsichtigte Steigerung der Frachten erzielt werden konnte. Das englische Blatt sagt, die Rheder haben es wie wir wiederholt betont, gänzlich in ihrer Hand, ob sie zu den gegenwärtig niedrigen oder zu höheren Raten ihre Schiffe befrachten wollen. Durch diese unvortheilhafte Taktik ist der grossartige Markt durch die zur gewohnt gewordenen Thorheit, nämlich mehr Räumte als Bedarf herrscht anzubieten, vollständig erstickt; verfährt man seitens der Rheder nicht in Zukunft diplomatischer, so ist jede Hoffnung die volle Ernte einzuheimsen als vollständig aussichtslos zu betrachten. Die Frachten nach und von anderen Ländern haben eine im Vergleich zu früheren Wochen, leichte Besserung erfahren. Der Kohlenbedarf scheint im Allgemeinen stetig zu bleiben, jedoch zeigen die darauf bezüglichen Frachten nach dem fernen Osten merkwürdiger Weise keine Besserung. Die einzige Erklärung kann nur in dem Anwachsen der Calcutta-Kohle zu suchen sein, welche den Platz des englischen Kohlenmaterials vollständig eingenommen hat.

### Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, London.

Die Merchant -Shipping Undermanning Bill, welche in No. 21 S. 243 dieser Zeitschrift als in Aussicht stehend bezeichnet wurde, ist dem Unterhause ohne Verzug seitens der Regierung vorgelegt worden. Der Gesetzentwurf lässt sich kurz als eine Ausdehnung des § 459 der Merchant Shipping Act 1894 charakterisiren; zu den dort aufgeführten Gründen, welche eine Festhaltung eines Schiffes rechtfertigen, soll eine mangelhafte Bemannung als weiterer Grund hinzutreten. Man wird sich erinnern, dass die Kommission, welche die Frage seiner Zeit untersuchte, zum Theil die Aufstellung einer Bemannungsscala empfahl, zum Theil gegen eine derartige Scala protestirte, zumal eine vor mehreren Jahren seitens englischer Versicherungsgesellschaften adoptirte Scala sich als unpraktisch erwiesen hatte. Der Entwurf sieht von

Aufstellung einer Scala ab. Das Handelsamt und dessen Organe werden ermächtigt, Schiffe zwecks näherer Untersuchung anzuhalten, falls Grund zu der Annahme vorliegt, dass die Bemannung eine mangelhafte ist. Gelangt das Handelsamt nach stattgehabter Untersuchung zu der Ansicht, dass das Schiff bis zur Hebung des Mangels weiter festzuhalten ist, so kann der Rheder die Entscheidung eines Court of Survey herbeiführen, welcher mit einem Richter und 2 Beisitzern besetzt ist. Stellt sich heraus, dass die Festhaltung des Schiffes eine ungerechtfertigte war, so haftet das Handelsamt dem Rheder auf Ersatz der Kosten und des sonstigen Schadens. Die näheren Ausführungsvorschriften für die Organe des Handelsamts werden unter Zuziehung der Vortreter der interessirten Schifffahrtskreise festgestellt werden. In Anbetracht dessen, dass der gedachte § 459 auf ausländische Schiffe keine Anwendung findet, hatte die Regierung anfänglich beschlossen, den neuen Entwurf auf britische Schiffe zu beschränken. Die Regierung hat indessen schliesslich auf Drängen von allen Seiten den Entwurf auf ausländische Schiffe ausgedehnt, womit die neue legislatorische Maassregel für deutsche Schifffahrtskreise ein praktisches Interesse gewinnt. Der Regierungs-Vertreter hob besonders hervor, dass unter den Entwurf nur diejenigen Schiffe fallen, welche um Ladung an Bord zu nehmen, inländische Häfen anlaufen. Man zweifelt übrigens daran, ob sich die Bestimmungen bei ausländischen Schiffen wirklich werden durchführen lassen. Die weitere Befürchtung, dass ausländische Staaten zu Retaliationsmaassregeln schreiten könnten, ist nicht recht verständlich, da der Entwurf ausländische Schiffe den inländischen nur gleichstellt; und keinem ausländischen Staate Sonderrechte einräumt. Es ist interessant, dass die Regierung bei dieser Gelegenheit bemerkte, das englische Seerecht sei in seiner Anwendung auf ausländische Schiffe keineswegs zufriedenstellend. Der Entwurf ist bereits von beiden Parlamentshäusern genehmigt und wird demnächst die Sanction der Krone erhalten.

Der Arbeiter-Unfallentschädigung-Gesetzesentwurf (Workmen Compensation for Accidents Bill), welcher vor Kurzem im Unterhause erledigt wurde und jetzt dem Oberhause vorliegt, findet auf Seeleute keine Anwendung, die Regierung erachtet es für richtiger, diese Materie für Seeleute im Rahmen eines besonderen Gesetzes zu beordnen. Wann ein Unfall-Entschädigungs-Gesetzesentwurf für Seeleute zu erwarten steht, lässt sich zur Zeit nicht bemessen. Nur soviel lässt sich im Voraus sagen, dass man dem deutschen Vorbilde nicht zu folgen beabsichtigt; man wird auf privatrechtlichem Gebiete verbleiben und nicht die Entschädigung durch den Staat gewähren. Voraussichtlich werden die Entschädigungssummen von den Rhedern allein zu

beschaffen sein, ohne dass irgendwelche Beiträge von den Seeleuten selbst zu leisten sind. Bezüglich der auf britischen, in Häfen des Vereinigten Königreichs registrirten Schiffen beschäftigten Seeleute bringt die Labour Gazette jeden Monat eine statistische Uebersicht der Todesfälle und sonstigen Unfälle. Sieht man von den Lascars ab, so kamen 1896 941 Seeleute durch Schifffahrtsunfälle ums Leben, welche auf Grund des Theil I des Gesetzes von 1894 registrierte Handelsschiffe betrafen; die Zahl der verletzten Seeleute betrug 96 die Ziffer der durch Unfälle anderer Art auf den gedachten Schiffen getödteten Seeleute belief sich auf 728, während die Ziffer der verletzten Seeleute 2027 lautete. Auf den gedachten Schiffen waren im December 1896 188 445 Seeleute beschäftigt, hinzutraten 29 999 Lascars. Aus diesen Ziffern ergibt sich, dass die Nichtausdehnung der Workmen Compensation for Accidents Bill auf Seeleute sich nicht damit rechtfertigen lässt, dass der Seemannsberuf kein gefährlicher Beruf ist.

Aus dem Jahre 1888 wird dem Leser erinnern sich, dass sich eine Kommission mit der Untersuchung der Frage beschäftigte, ob die Gewährung von Lootsencertifikaten an nicht-britische Staatsangehörige als staatsgefährlich angesehen werden müsse. Die Kommission empfahl damals, die britische Staatsangehörigkeit nicht zur Vorbedingung zu erheben. Die Regierung liess kürzlich im Unterhause erklären, dass zu Abänderungen keine Veranlassung vorliege. Die erneute Anregung der Frage wurde durch folgenden Vorfall verursacht. Obschon die Lootsenvorschriften im Gesetze von 1894 auch auf ausländische Schiffe Anwendung finden, hatte eine Lootsenbehörde einem belgischen Schiffer ein Lootsencertifikat für sein eigenes Schiff verweigert, weil Schiffer und Schiff nicht-britisch seien. Der belgische Konsul ersuchte das Handelsamt, in Gemässheit des § 600 des Gesetzes vom Jahre 1894 die Prüfung des Schiffers zu veranlassen. Die Examinatoren wurden bestellt und berichteten, dass der Kandidat die erforderlichen Fähigkeiten besitze. Letzterer erhielt sodann das Lootsencertifikat.

Die Regierung wurde im Unterhause ersucht, eine staatliche Versicherung britische Schiffe und Ladungen gegen Kriegsgefahren in nähere Erwägung zu ziehen. Obschon für eine derartige Versicherung Präcedenzfälle nicht vorliegen, erklärte die Regierung den Gedanken für sehr bedeutsam, derselbe verdiene die Beachtung der Vertheidigungskommission. Es handle sich dabei nicht blos um eine Maassregel zu Gunsten der Schifffahrtsinteressenten, sondern um die Existenz aller britischen Konsumenten; und weil letzteres der Fall sei, würde man die Kosten der Versicherung dem Staate, und nicht etwa blos den Schifffahrtsinteressenten aufbürden können. Dem neuen Gedanken liegt offen-



bar die Befürchtung zu Grunde, dass die Nahrungsmittelzufuhr in Kriegszeiten abgeschnitten werden könnte, eine Befürchtung, welche übrigens keineswegs von allen Sachverständigen getheilt wird.

Die Leuchtgebührenfrage ist wiederholt im Unterhause zur Sprache gebracht worden. Die Einnahmen aus den Leuchtgebühren überstiegen die Ausgaben für die Küstenbeleuchtung während der Zeit von 1883/84 bis 1894/95 um £ 675 000; während der am 3. März 1896 abgelaufenen 5 Jahre ergab sich ein durchschnittlicher Jahresüberschuss von £ 130 955. Es darf indessen nicht übersehen werden, dass in früheren Zeiten Anleihen im Gesamtbetrage von £ 300 000 aufgenommen werden mussten und dass diese Summe zurückgezahlt worden ist; dass ferner dem Fonds, in welchen die Leuchtgebühren fließen, viele Lasten gesetzlich auferlegt sind; und dass endlich die Regierung beabsichtigt, in Zukunft bedeutend grössere Summen auf die Küstenbeleuchtung zu verwenden. Eine Abschaffung der Leuchtgebühren steht nicht in Aussicht, wohl aber dürfte eine gesetzliche Neuordnung und vielleicht eine Ermässigung der Gebühren in den nächsten Jahren eintreten. Der Regierungsvertreter versicherte mehrfach, dass die Meinung, dass nur im Vereinigten Königreich und in der Türkei die Kosten der Küstenbeleuchtung der Schifffahrt auferlegt seien, auf Irrthum beruhe; man erhebe auch sonst in Europa derartige Abgaben, wenn auch manchmal unter anderen Bezeichnungen; nach einem Kommissionsberichte von 1888 habe man bis 1885 nur in den Niederlanden und in Chili von der Erhebung derartiger Gebühren abgesehen. Die Regierung lehnte es ab, die Benutzung des Telephons eines Leuchthturms für commercielle Zwecke zu gestatten, bis die allgemeine Frage erledigt sei, ob überhaupt Leuchthtürme dem commerciellen Signalisiren dienstbar gemacht werden können. Die Verhandlungen wegen der im Rothen Meere zu errichtenden Leuchthtürme scheinen recht langsam fortzuschreiten; der britische Botschafter in Konstantinopel hat die Vertreter der Grossmächte zu gemeinschaftlichen Vorstellungen bei der Pforte auffordern müssen, um die erforderliche Erlaubniss der Territorialregierung zu erwirken.

Der Bericht der Kommission, welche sich mit der Abmusterung britischer Seeleute im Auslande befasst, war Ende Mai noch nicht erstattet worden. Die in Dünkirchen probeweise eingeführte Uebersendung der Heuerbeträge hat sich bewährt und ist nunmehr auch in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam zur Einführung gelangt. Man prüft zur Zeit, ob die Gebühr wegfallen kann, welche bisher für die Uebersendung der Heuerbeträge nach der Heimath zu entrichten war. Auf eine Frage aus Abgeordnetenkreisen versicherte die Regierung, dass ohne mündliche Hauptverhandlung britische Kon-

sularbeamten nicht befugt sind, britische Seeleute in Haft zu nehmen. Das Unterhaus hat im März eine Kommission bestellt, welche die Verwaltung der Royal National Lifeboat Institution zu untersuchen hat. Insbesondere soll festgestellt werden, ob die Organisation ausreicht, um die Lebensrettung an den englischen Küsten wirksam durchzuführen; Gegenstand der Untersuchung bildet auch die Sammlung von Beiträgen, durch die bekannte Lifeboat Saturday Organisation. Der provisorische Dampfervertrag, welchen die kanadische Regierung mit den Herren Peterson & Tate in Newcastle on Tyne schloss, hat vorbehaltlich gewisser Bedingungen die Genehmigung der englischen Regierung gefunden. Nach einer Mittheilung des Regierungsvertreters wird die neue Linie am 31. Mai 1899 eröffnet werden. Der Abgangshafen ist Liverpool und, falls es verlangt wird, ist ein irischer Hafen anzulaufen. Falls Wind und Wetter es gestatten, gehen die Dampfer im Sommer nach Quebec und Montreal, während im Winter Nova Scotia oder St. John, New Brunswick das Reiseziel bilden werden.

Mit der Fischerei hat sich das Parlament nur spärlich beschäftigt. Die vorjährige Fisheries Act Amendement Bill, welche bekanntlich den Verkauf und damit indirect den Fang nicht ausgewachsener Fische verbietet, wird vom Oberhause von Neuem durchberathen. Das Ersuchen, Russland und Oesterreich zu veranlassen, den Häringzoll zu Gunsten Schottlands herabzusetzen, ist von der Regierung mit dem Bemerkten erledigt worden, dass Russland die Ermässigung nicht eintreten lassen werde. An den irischen Küsten sind nach amtlicher Mittheilung 1896 986 692 cwt. Fisch gelandet worden, d. i. 41 % mehr als 1895, und 62 % mehr als 1892. Die Zahl der Fahrzeuge erster Klasse hat etwas abgenommen; die Durchschnittszahl der Fahrzeuge aller Klassen ist indessen dieselbe geblieben. Bis zum 31. März 1896 wurden für Fischereiverbesserungen £ 53 290 verausgabt. Wie seiner Zeit die „Dania“, hat im April das deutsche Fischereifahrzeug „Alster“ die englische Regierung beschäftigt. Auch dieses deutsche Schiff soll in verbotenen Gewässern gefischt und den Fang in Hull gelandet haben. Die Regierung hat es übrigens abgelehnt, weitere Kriegsfahrzeuge nach den verbotenen Gewässern abzukommandiren, wenn auch der Vertreter der schottischen Regierung wiederholt versicherte, dass man die Gewässer beobachten und gegen Versuche, den Fang zu landen, einschreiten werde. Die Regierung konstatierte schliesslich noch, dass keiner der kontrahirenden Staaten von der Nordseefischerei-Konvention zurücktrete, und dass man Ende 1898 eine Aenderung der Vorschriften für den Fischfang im Bering Meer beabsichtige.

(Schluss folgt.)

## Belohnung der Schiffsführer bei Bergungsdiensten.

Wir entnehmen den nachfolgenden Artikel dem August-Heft des „Nautical Magazine“, weil er die Anschauungsweise eines grossen Theils der britischen seemannischen Bevölkerung zum Ausdruck bringt und schon aus dem Grunde Anspruch auf allgemeine Beachtung erfordert. Wie weit die deutschen Schiffsführer und Schiffsofficiere sich mit den ausgesprochenen Wünschen des leider ungenannten englischen Verfassers identificiren, liegt nicht in unserer Absicht hier zum Ausdruck zu bringen.

Die Berichterstatter unserer Tageszeitungen besonders der Shipping Gazette melden von Zeit zu Zeit, dass dieses oder jenes Schiff, dem auf See ein Unglücksfall zugestossen, in einen sicheren Hafen, womöglich von der Mitte des Oceans her, gebracht ist. Derartige Berichte sind nüchterne und trockene Notizen, die den Leser nicht in den Stand setzen können sich ein wahrheitsgetreues Bild von den mit der Rettung eines Schiffes verbundenen Schwierigkeiten zu machen, ebensowenig hat der Leser eine Vorstellung von der Verantwortlichkeit, die auf den Schultern des Kapitäns ruht, der das Rettungswerk unternimmt.

Die zunehmende Grösse der Dampfer, die beträchtliche Anzahl von Personen, die diese Schiffe in sich aufnehmen, sowie der ungeheure Werth der Riesenkolosse wälzen grosse Verantwortung auf die Kapitäne, ersten Officiere und ersten Maschinisten derjenigen Schiffe, die die Bergung eines verunglückten Schiffes ausführen. Was das Publikum heute unter Verantwortung beim Bergen eines Schiffes denkt und versteht vergegenwärtigt den Gesichtspunkt von dem das ganze Leben und der Stand eines Seemanns von vielen Berufsklassen betrachtet wird. Sehr oft hört man die Aeusserung: „Unsere sogenannten Seeleute machen heutzutage ihre grossen Weltreisen in eisernen „Boxen“, die Zeiten wo erfahrene Fachleute ausgebildet wurden sind vorüber, seitdem die guten alten Holzsegelschiffe abgeschafft sind“. Ein Seemann vom Anfange dieses Jahrhunderts — doch gewiss ein Fachmann auf Holzsegelschiffen ausgebildet — würde keinen Augenblick zögern dem Seemanns wie er heute ist, seine Anerkennung auszusprechen, denn gerade das Bergen eines verunglückten Schiffes setzt bei den die Rettungsarbeit ausführenden Personen Eigenschaften voraus, mit denen die alten Seehelden ausgerüstet sein mussten, — nämlich Kaltblütigkeit, Muth und Erfahrung. — Unsere eben geäusserte Meinung soll sich nicht auf die Thätigkeit der Schleppdampfer, die in vielen Fällen bewundernswerth und oft unersetzlich ist, erstrecken; die heutige Betrachtung gilt nur Oeandampfern. — Die Verantwortlichkeit des Schiffsführers von einem grossen Dampfer, der eine Bergungsarbeit bei schwerem Wetter unternimmt ist eine ausserordentliche. Die öffentliche Meinung, durch die siebente Grossmacht Presse dargestellt, wird für den Schiffer, der ein in Noth befindliches Schiff ohne ihm zu helfen passirt wenig liebevolle Worte übrig haben. Diese Gelegenheit wird sich zwar für mit maritimen Sachen sich beschäftigende Zeitungen sehr selten bieten, denn kein Seemann wird vor einer Gefahr zurückschrecken, wenn es heisst Menschenleben retten oder einen unter der Ungunst der Verhältnisse leidenden Kameraden zu helfen, das Letztere allerdings nur, wenn nach seiner Meinung das eigene Schiff ohne Schaden aus diesem Rettungswerk hervorgeht. Die beim glücklichen Verlauf des Unternehmens dem Retter etwa zuerkannte Belohnung wird selten die Haupttriebfeder zur Inangriffnahme des Rettungswerkes sein, wenngleich nach unserer Meinung dieser Punkt mehr berücksichtigt werden müsste. Mit dem Hineinziehen des Bergelohnes bei Besprechung der Verantwortlichkeit des Schiffers wird eine neue Seite des Bildes beleuchtet, mit der wir uns jetzt beschäftigen wollen. — Wenn es vorkommt,

dass einzelne Aufforderungen in Noth befindlicher Schiffe seitens der Passirender unberücksichtigt bleiben, so muss hervorgehoben werden, dass der Umstand, nach längerer vergeblicher Mühe das angefangene Rettungswerk unterbrechen zu müssen, ferner dass derartig missglückte Versuche ohne jede Anerkennung betrachtet werden, die Veranlassung für viele Kapitäne geworden ist von einer Bergungsarbeit abzusteigen, sofern sie nicht unter allen Umständen einen guten Verlauf der Arbeiten im Voraus erblicken konnten. Der dabei eintretende Zeitverlust würde den Seemann erst in zweiter Linie abhalten helfend einzugreifen, wäre nicht die grosse Gefahr vorhanden bei schwerem Wetter dem eigenen Schiffe Schaden zuzufügen und so den Rheder zu schädigen, anstatt ihm Vortheil zu bringen. In solchen Fällen verliert der Schiffsführer nicht allein jeden Anspruch auf eine Belohnung für das unternommene Risiko, sondern wird im Gegentheil noch durch Geldstrafen gekrankt werden.

Unter den angenommenen Verhältnissen, die thatsächlich nicht wegzuleugnen sind scheint es an der Zeit zu sein darauf zu bestehen, dass Schiffsführern und Schiffsofficiern von solchen Schiffen, denen ein Rettungswerk gelungen ist eine reichlichere als bisher übliche Remuneration zugesprochen werde. Ein altes Sprichwort sagt: „Harte Worte brechen keine Knochen“ ebensogut ist man andererseits berechtigt zu behaupten, dass freundliche Anerkennung der Richter und lobende Aussprüche in Zeitungen, wie es an derartigen Bethuerungen nach gelungenem Rettungswerk nicht fehlt, nicht im Stande sind bares Geld zu ersetzen. Wenn der Seemann auch nicht in erster Linie ein Rettungswerk unternimmt, weil er auf angemessene Belohnung hofft, so muss doch in seinem Interesse geltend gemacht werden, dass der vom Gericht zu bestimmende Bergelohn eine gerechtere Vertheilung erfahren möge. Die Frage ob Schiffsführer oder Schiffsofficiere von grossen Oeandampfern eine ihrer Mühe entsprechende Belohnung beim Bergen eines Schiffes erhalten, muss ohne allen Zweifel verneint werden.

Nehmen wir z. B. den Fall „Diamant“, der im April dem Admiraltätsgerichte entschieden wurde. Das Schiff war in hilflosem Zustande vom Dampfer „Galileo“ angetroffen und hatte diesen bewogen ihn ins Schlepptau zu nehmen. Das Rettungswerk musste nach längerem Zeitverlust äusserer Umstände wegen aufgegeben werden. Mehrere Tage später bei besserem Wetter gelang es der auf der Reise von Boston nach London befindlichen „British Empire“ das unterbrochene Rettungswerk nach 4-tägiger Mühe auszuführen und den „Diamant“ nach Halifax, also in entgegengesetzte Richtung der Reiseroute, zu bringen. Das Gericht setzte später bei Behandlung dieser Sache einen Bergelohn von 2250 £ aus. Von dieser Summe fielen auf die Rheder 1700 £, während man den Schiffsführer der die grosse Verantwortung getragen hatte mit 200 £ abspelte. — Ferner ein unlängst gefälltes und gewiss noch in aller Erinnerung stehendes Urtheil, nämlich das in Sachen der „Schiffswerft“, im Juli gefällt. Der Bergelohn betrug 1854 £, wovon 200 £ dem Schiffer und 1154 £ der Rhederei zufließen. Der Führer des Dampfers, dem die Bergung gelang, hatte nicht nur im Interesse der Rheder und Versicherer gehandelt, sondern der Schifffahrt im Allgemeinen einen grossen Dienst durch Entfernen des treibenden Wracks erwiesen und für diese Bemühungen erhielt er ungefähr den neunten Theil des Bergelohnes. Die Behauptung, je grösser im Laufe der Jahre die auf den Schiffer fallende Verantwortung beim Bergen eines Schiffes geworden ist, je kleiner die ihm zuerkannte Remuneration, ist eine ausserordentlich bezeichnende für den heutigen Standpunkt.

Lenken wir unsere Aufmerksamkeit auf ein im Jahre 1860 gefälltes Urtheil, wo es sich um den geretteten Dampfer „St. Nicolas“ handelte. Der Vorsitzende Dr. Lushington setzte als Höhe des Bergelohns die Summe von 2800 £ fest, von diesen wurden 1500 den Rhedern, 500 dem Schiffer und 800

der Mannschaft zugesprochen. Ein Beispiel allein beweist zwar nichts, jedoch zeigt es, dass in jener Zeit eine andere Anschauungsweise in den Kreisen der Richter geherrscht hat. Niemand wird dem Rheder, als dem Eigenthümer eines die Bergung ausführenden Schiffes, einen angemessenen Bergelohn abstreiten, wenn auch die Arbeit, das Risiko und die Initiative vom Schiffer und seiner Mannschaft allein getragen ist. Man muss die Stellung des Schiffers in solchen Fällen nicht mit der eines Agenten verwechseln, der seiner Pflicht vollständig nachkommt, wenn er ihm aufgetragene Anweisungen zur Zufriedenheit ausführt. Weit zutreffender scheint es den Schiffer mit einem Feldherrn zu vergleichen, dem im gegebenen Momente auch überlassen bleibt seine Gedanken in die That zu verwandeln. Wir haben nicht die Absicht die einzelnen vorhererwähnten Fälle noch besonders mit Nachdruck zu betonen, sie sind nur erwähnt, weil wir sie als Beispiele betrachten, in denen der dem Schiffer zuerkannte Bergelohn nach unserer Meinung ein unzureichender war. Wir wollen uns nicht weiter mit einzelnen Urtheilssprüchen der Richter beschäftigen, sondern die wichtige Angelegenheit der Schiffsofficiere und Mannschaft in Augenschein nehmen. Wir haben schon am Anfang dieser Betrachtung hervorgehoben, dass in den meisten Bergungsfällen ein gewisser Theil der Verantwortlichkeit auf den Schultern des ersten Officiers und ersten Maschinisten ruht, ganz besonders wird unsere Meinung in Bezug auf den ersten Maschinisten zutreffend sein, wenn die Maschine in Folge der an sie gestellten erhöhten Anforderungen stark in Anspruch genommen wird. Wir halten es deshalb für richtig, wenn in solchen Fällen eine besondere Belohnung für den Leiter der Maschine ausgesetzt wird.

Man muss versuchen diese ganze Sache vom modernen Standpunkt aus zu betrachten. Die Verhältnisse haben sich im letzten Decennium geändert. Führer von Dampfschiffen sind berechtigt ihre Rhedereien und das Admiralitätsgericht auf ihre gesteigerte Verantwortlichkeit aufmerksam zu machen. Der Kapitän eines modernen Ozeandampfers nimmt eine hohe Stellung ein. — Der verstorbene Kapitän Hill, s. Z. der Führer des Dampfers „Aden“ war der Sohn eines hohen Geistlichen der Kirche von England. — Durch diese letztere Erwähnung wird ein bis jetzt noch unberücksichtigter Punkt angezogen, nämlich die sociale Stellung eines Schiffsführers. Diese, verbunden mit den gesteigerten Anforderungen an die heutigen Schiffsführer und Schiffsofficiere sollte beim Feststellen des Bergelohnes nicht ausser Acht gelassen werden. Eine Berücksichtigung dieses Punktes ist in jeder Weise wünschenswerth. Die Bergung von Leben und Eigenthum auf hoher See kann nur dann zu zufriedenstellenden Resultaten führen, wenn diese Bemühungen auch entsprechend belohnt werden. Eine gelungene Bergung bringt dem Rheder und Versicherer Vortheile. Halten wir diese Annahme fest, so folgt daraus, dass Schiffsführern und Offizieren ein entsprechend grösserer Antheil am Bergelohn zuerkannt werden muss, wenn Rheder und Versicherer wünschen etwaige verunglückte Schiffe, bei denen sie interessirt sind, geborgen zu sehen.

So lange das Admiralitätsgericht über die zu zahlende Belohnung zu entscheiden hat, wird auf die gewesene mühselige und verantwortungsvolle Thätigkeit des Schiffspersonals gar kein Gewicht gelegt; der Richter kümmert sich beim Festsetzen des Bergelohnes nur um den Werth der beiden in Frage kommenden Schiffe und fällt nach dieser Maassgabe sein Urtheil. Würde die Vertheilung des Bergelohnes ohne die Dazwischenkunft des Gerichts dem Rheder selbst überlassen, so würde der Bergelohn an das Schiffspersonal, also in erster Linie an den Schiffer, im Sinne einer Prämie ausfallen und meistens höher als bisher. Denn die ohne Frage dankbare Verpflichtung, die der Rheder in solchem Falle dem Schiffer gegenüber hat, würde ihm bestimmen gleich nach vollführter That die Summe höher zu bemessen, als wenn erst in Folge umständlicher Gerichts-

verhandlungen längere Zeit verfloßen ist und diese dazu beigetragen hat das Gefühl der Dankbarkeit im Herzen des Rheders sehr zu dämpfen. Schiffsführer haben in Bezug auf die Höhe des Bergelohnes keine unbescheidenen Wünsche, jedoch läge es im Interesse aller, die mit der Schifffahrt in Verbindung stehen, dass dem Schiffsführer eine gleiche Summe, wie dem bei der Bergung durch Geld Interessirten zu Theil würde.

## Die französischen Nordsee- und Kanal-Häfen.

Der grosse Aufschwung auf maritimem Gebiet, der in Antwerpen, Rotterdam und Hamburg Platz greift, ist mit eifersüchtigen und missgünstigen Augen von Rhedern und Kaufleuten der französischen Nordseehäfen beobachtet worden. Eine förmliche Serie von Zeitungsartikeln mit der Unterschrift „Henry Haguet“, in welchen unaufhörlich der Niedergang der französischen Häfen gepredigt wird, fand in verschiedenen Tageszeitungen Havre's bereitwilligste Aufnahme. Es wird allerdings Niemand behaupten, dass der französische Handel vom internationalen Gesichtspunkte aus, sich in einer besonders guten Position befindet, denn die Abschlüsse des letzten Jahres, obgleich höher wie die vorjährigen, zeigen nur in den ersten drei Monaten einen Aufschwung, während sich im zweiten Quartal dieses Jahres ein ernstlicher Niedergang nicht wegleugnen lässt. Der Umfang des ganzen französischen Handels während des Jahres 1896 zeigt im Vergleich zu Grossbritannien oder Deutschland einen ausserordentlich geringen Fortschritt. Die Zunahme in Procentsätzen ausgedrückt und auf diese drei Länder angewandt, giebt für die Einfuhr folgende Zahlen: Grossbritannien 8,01, Deutschland 4,93, Frankreich 3,15; für die Ausfuhr: Grossbritannien 6,21, Deutschland 2,58, Frankreich 0,91. Der von Frankreich in beiden Fällen erzielte Aufschwung ist, wie das englische Blatt „Fairplay“ behauptet, gleich Null. Denn steht ein Land mit anderen kauf- und thatkräftigen Rivalen im wirtschaftlichen Kampf und ist nicht im Stande vorwärts zu schreiten, so ist dieser Umstand mit einem Rückschritt zu vergleichen.

Das Jahr 1891 war für die Entwicklung der vier Häfen Hamburg, Antwerpen, Havre und Dünkirchen ein ausserordentlich günstiges. Diesem für den französischen Handel glücklichen Jahre folgte das Jahr 1892, welches das umfangreiche Schutzzollsystem in der französischen Republik einführt, was zur Folge hatte, dass Waaren in grossem Umfange in Speichern verstaubt wurden, anstatt diese Produkte der französischen Industrie nach dem Auslande zu senden. Es ist deshalb ausser allem Zweifel, dass seit 1892 Havre und Dünkirchen, sowie sämtliche französischen Nordsee- und Kanalhäfen unter den Folgen dieses Zollsystems zu leiden haben. Um dieses dem Leser durch Zahlen auf das Deutlichste zu demonstrieren hat Herr Haguet Tabellen verfertigt, die die Höhe der gesamten im Verkehr verwandten Tonnage in den Jahren 1864—1896 für Dünkirchen und Havre angeben, dabei hat der eifrige Verfertiger dieser Tabellen Vergleiche mit Hamburg, Rotterdam und Antwerpen aufgestellt. Es genügt, wenn wir die Angaben dreier Jahre in Betracht ziehen, denn die in diesem Zeitraum angeführten Zahlen beweisen das eben Gesagte vollkommen.

Häfen	1891	1895	1896	Zu- oder Abnahme
Antwerpen	4,750,000	5,350,000	5,800,000	+ 1,050,000
Hamburg	5,800,000	6,250,000	6,500,000	+ 700,000
Rotterdam	3,050,000	4,200,000	4,400,000	+ 1,350,000
Havre	3,120,000	2,800,000	2,780,000	— 340,000
Dünkirchen	1,520,000	1,350,000	1,500,000	— 20,000

Wir sehen, dass in den angeführten Jahren die drei ersten Häfen eine Zunahme von mehr als 3 Millionen Tons aufweisen,



während in den beiden französischen Häfen im gleichen Zeitraume 360,000 Tons weniger als im Jahre 1891 am Verkehr theilnahmen. Mons. Haguet weist nach, dass diese durch Zahlen bewiesenen Angaben sich nicht allein auf die eben angeführten Häfen beziehen, sondern dasselbe Verhältniss auf jeden beliebigen Hafen der französischen Nordküste, im Vergleich zu einem an Grösse gleichen Hafen eines fremden Landes, mit demselben Resultat in Anwendung gebracht werden kann. Dieser für Frankreich zu seinem Nachtheil herbeigeführte Zustand hat seine Veranlassung in verschiedenen Gründen, auf die wir hier nicht näher eingehen wollen, jedoch in erster Linie trifft die Schuld das im Jahre 1892 eingeführte Schutzzollsystem, welches ausländische Produzenten, in Folge der durch den Schutzzoll herbeigeführten ungünstigen Bedingungen zurückhielt ihre Waaren nach Frankreich zu senden, um als Aequivalent die Produkte französischer Intelligenz und andauernden Fleisses entgegenzunehmen. Das vor fünf Jahren eingeführte Schutzzollsystem hat nur einer kleinen Anzahl von Produzenten Vortheil gebracht, während die grosse Menge der Konsumenten bis jetzt keine Vergünstigung gemerkt hat.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Hamburg.

Es wurde verhandelt über die Strandung des deutschen Dampfers „George Dittmann“, Kapitän H. Kröger, der auf der Reise von Gefle nach Hamburg am 14. Juli 1897 auf Grundkallen aufliess und wrack wurde. Der „George Dittmann“, ein im Jahre 1882 erbauter eiserner Schraubendampfer mit einem Netto-Raumgehalt von 277,97 Register-Tons war in Hamburg beheimathet und gehörte der Firma L. F. Mathies & Co. Im Bureau Veritas führte der Dampfer die Klasse  $\uparrow T \frac{3}{4} G 1.1$ ; er hatte eine Besatzung von 13 Personen in allem. Das Caseo war zu 100 000  $\mathcal{M}$  an der hiesigen Assekuranzbörse versichert. Nachdem der Dampfer am 12. Juli den Hafen von Gefle mit einer aus Stückgütern, meist Eisen bestehenden Ladung verlassen hatte, sichtete man am 14. Juli um 6 $\frac{3}{4}$  Uhr Morgens das Feuerschiff von Grundkallen, etwa einen Strich an Backbord voraus und kurz darauf einen sogenannten Prikken mit zwei Ballen. Man drehte sofort bis NNO auf, doch lief das Schiff mit der voll Dampf voraus arbeitenden Maschine auf Grund und blieb sitzen, obgleich man durch Maschinenmanöver versuchte wieder flott zu kommen. Die Maschinen wurden dann gestoppt und die Feuer aus den Kesseln herausgerissen, um, da das Wasser mit grosser Gewalt sowohl in den Maschinen wie in den Vorderraum eindrang, eine Explosion des Kessels zu verhüten. Die Boote wurden ausgesetzt und es fuhr der erste Steuermann in dem von 8 Mann und 2 Jungen bemannten Grossboot nach dem Feuerschiff, während der Kapitän mit den übrigen Leuten in einem andern Boot Peilungen um das Schiff herum machte und hinten 5 Faden, vorn aber nur 10 Fuss Wassertiefe lothete. Das Schiff sank hinten sehr schnell und um 9 $\frac{1}{4}$  Uhr Vormittags war das Hinterende bis zur Kommandobrücke bereits unter Wasser. Da inzwischen der NNO-Wind auffrischte und die See unruhiger wurde, sah man sich genöthigt, das Schiff zu verlassen und ebenfalls nach dem Feuerschiff zu rudern, dessen Boot nach Oeresund abgeschickt wurde um nach Stockholm wegen Assistenz zu telegraphiren. Gegen 9 Uhr Abends kam der Bergungsdampfer „Poseidon“ herbei; Kapitän Kröger begab sich an Bord desselben, worauf jener so dicht wie möglich an das Wrack heranfuhr, aber in der Nähe desselben ankern musste, weil es schon zu dunkel geworden war, um Bergungsversuche zu machen. Am nächsten Morgen mit Tagwerden fuhr man nach der Unfallstelle, konnte jedoch auch dann nicht mit dem Boot an das Wrack heranfahren, weil die See zu unruhig war. Als auch keine Unter-

suchung durch Taucher angestellt werden konnte, fuhr der „Poseidon“ nach dem Feuerschiff, holte die Besatzung des „George Dittmann“ ab und brachte sie nach Oeresund. Nachdem am 17. Juli das Wetter ruhiger geworden, dampfte der „Poseidon“ abermals nach der Unfallstelle. Durch Taucher wurde festgestellt, dass dem „George Dittmann“ vorn unter der Wasserlinie etwa 12 Platten weggerissen und hinten der Stevon in etwa 3 Fuss Höhe gebrochen und nach Steuerbord bis etwa 11 Fuss nach vorn umgebogen war. Der übrige Theil des Schiffes stand frei im Wasser, und es waren weitere Beschädigungen nicht daran zu finden. Eine Lothung ergab dasselbe Resultat wie am 14. Juli; man fand hinten 5 Faden, vorn nur 10 Fuss Wasser, während zu beiden Seiten die Wassertiefe schnell von 17 auf 20 Fuss zunahm. In den nächsten Tagen gelang es, einige Ladung zu bergen und vermittelst Leichter nach Oeresund zu bringen. Inzwischen hatte der „Poseidon“ anderweitige Ordre erhalten; an seiner Stelle kam der Berger „Eol“. Als man sich am 21. Juli wieder nach der Unfallstelle begab, fand man, dass das Wrack nur noch mit dem Grossmast aus dem Wasser ragte. Eine Untersuchung ergab, dass der „George Dittmann“ bereits beim Fockmast durchgebrochen, das Vorderende nach Osten gedreht und nach Steuerbord übergeköpelt war. Schornstein und Kommandobrücke waren ebenfalls fortgerissen. Eine Hebung des Wracks war demnach unmöglich geworden und somit das Schiff als total verloren zu betrachten.

Zeuge Kapitän Kröger führte den „George Dittmann“ seit 1896, hat aber schon früher Reisen nach Gefle gemacht, so dass er in dieser Fahrt bekannt war; diesige Luft verhinderte ihn auf dieser Reise das Feuerschiff rechtzeitig zu sichten. Vor der letzten Peilung bis zum Grundkallen-Feuerschiff hat Zeuge zunächst OSO steuern lassen, doch hat er nach abermaliger Kalkulation den Kurs auf SOO geändert und gehofft, mit diesem Kurs das erwähnte Feuerschiff in 5 Seemeilen Abstand zu passiren. Bei dem Unfall hatte der Bootsmann die Wache; derselbe hat auch, als das Feuerschiff in Sicht kam, den Kapitän gerufen, Zeuge ist sofort nach oben geeilt, da sass der Dampfer schon fest, als er auf die Kommandobrücke kam. Um 4 Uhr hatte Zeuge die Wache vom ersten Steuermann übernommen, da aber das Wetter schön war, so hat er ohne Bedenken dem Bootsmann die Wache überlassen zu können geglaubt, zumal er während der Nacht mehrfach auf Deck gewesen und ermüdet war. Wenn auch während der Wache vom Bootsmann das Deckwaschen beaufsichtigt worden ist, so bezweifelt Zeuge nicht, dass der Wachthabende, den er als zuverlässig kannte, dennoch guten Ausguck gehalten hat; Zeuge hat dem Bootsmann den Befehl ertheilt, falls etwas in Sicht käme, ihn sofort zu rufen. Er führt die Strandung auf eine aussergewöhnlich starke, aus Norden kommende Strömung zurück, sowie darauf, dass sich das Feuerschiff gerade in dem sogenannten Sonnenrauch, bezw. Sonnenbrand befand und daher zu spät gesichtet wurde. Auf früheren Reisen hat Zeuge in jener Gegend wohl eine aus Norden setzende Strömung beobachtet, dieselbe sei aber niemals so stark gewesen wie auf der letzten Reise. — Aus einem Schreiben des deutschen Konsuls aus Stockholm, wo die Besatzung Verklärung belegt hat, geht hervor, dass an dem Tage der Strandung thatsächlich eine aussergewöhnlich starke, aus Nord setzende Strömung auch von anderer Seite beobachtet worden ist. Die Deviation der Kompassse ist, wenn möglich, immer bestimmt worden und die Kurse sind auf früheren Reisen stets gut ausgekommen.

Zeuge Steuermann Löffler hatte bis 4 Uhr Morgens die Wache und ist, nachdem er sie dem Bootsmann übergeben gehabt, zur Koje gegangen und erst durch den Stoss des Schiffes wieder erwacht. Zeuge bestätigt, dass die Deviation der Kompassse häufig beobachtet worden sei; eine Deviationstabelle befand sich an Bord, dieselbe war in Flensburg angefertigt und zeigte trotz der Eisenladung keine Veränderung. Als Zeuge,

den Stoss aufgeweckt, nach oben eilte, sah er das Grundkallan-Feuerschiff einige Strich an Steuerbord voraus.

Zeuge Bootsmann Lowerenz, weder im Besitze eines Schiffer- noch Steuermannspatentes, hatte um 4 Uhr die Wache übernommen; er hat um 6 Uhr zeitweise die Kommandobrücke verlassen, um das Dockwaschen zu beaufsichtigen. Während dieser Zeit stand der Matrose Merkel, ein älterer zuverlässiger Mann, am Ruder, welcher von seinem Standpunkt am Ruder auf der Kommandobrücke einen freien Ueberblick über Schiff und Horizont hatte und von dort so lange mit versah, bis der Bootsmann auf die Kommandobrücke zurückgekehrt war.

Zeuge Matrose Merkel bestätigt vorstehendes und bemerkt, dass er erst kurz vor der Strandung das Feuerschiff und den Priken in Sicht bekommen habe. Es wurde noch Leichtmatrose Röhr und der Maschinist Söthmolk vernommen, doch boten deren Aussagen nichts Neues, nur bemerkte letzterer, dass die Maschine vollständig intakt gewesen sei.

Der Reichskommissar führt die Strandung darauf zurück, dass der Dampfer durch starke Strömung vertrieben sei, und dass man das Feuerschiff von Grundkallan zu spät gesichtet habe. Hätte der Kapitän beim Insichtkommen des Feuerschiffes, anstatt mit unter voller Kraft vorwärts arbeitender Maschine das Schiff nach Backbord zu drehen, die Maschine stoppen und rückwärts arbeiten lassen, so wäre die Strandung möglicherweise verhütet worden. Das Verhalten des Kapitäns sei zu tadeln.

Der Spruch des Seeamts lautet: „Die Strandung des Dampfers „George Dittmann“ auf Grundkallan-Grund, unweit Gefle, welche den Untergang desselben zur Folge hatte, ist durch nachlässige Navigirung herbeigeführt worden. Das Verhalten des Schiffers Kröger ist ernstlich zu tadeln.“

## Vermischtes.

**Ueber den Einfluss des Kaiser-Wilhelm-Kanals auf unseren Holzhandel** wird der Baltischen Schifffahrts-Zeitung Folgendes mitgetheilt. Der Kanal hat eine Verschiebung der Absatzverhältnisse zur Folge gehabt, über die sich der Jahresbericht der Berliner Aeltesten unter anderem folgendermassen aussert: Im Jahre 1896 hat sich eine Veränderung im Holzhandel vollzogen, welche für Berlin von Bedeutung ist. Bisher bezogen die Gebiete am Niederrhein ihre Hölzer besonders Schnittmaterial, aus Schweden, Finnland etc. Die Abkürzung des Transportweges aus der Ostsee in die Nordsee infolge der Eröffnung des Nordostseekanals hat nun bewirkt, dass das Konsumgebiet des Rheins, namentlich des Niederrheins, jetzt seinen Bedarf zum grössten Theil in Memel deckt. Unterstützt wird das Geschäft in Memel und dem Niederrhein dadurch, dass die Hölzer auf kleinen Seedampfern ohne Umladung von Memel bis nach Düsseldorf und anderen Niederrheinhäfen verfrachtet werden können. Memel, dessen Holzhandel bisher nur gering war und sich nur auf einige Specialitäten von Tannen- und Kiefernholz bezog, war bisher (zur Deckung des Bedarfs seiner Sägmühlen) auf den Berliner Markt angewiesen; jetzt erhält es die Hölzer direkt aus Russland durch Vermittelung des Niemen. Auch grosse Berliner Importeure beziehen nunmehr auf dem Wege über Memel Hölzer, die sie bisher über Thorn empfangen. Auf diese Weise wird ein grosses Quantum dem Berliner Markte entzogen, so dass eine Preiserhöhung auf demselben seit vorigem Jahre eingetreten ist.

Der Anfang 1895 gegründete Mitteleuropäische Seereiseunfallversicherungsverband, dem eine grosse Zahl der bedeutendsten deutschen, österreichischen, schweizerischen, belgischen, holländischen und russischen Unfallversicherungs-Gesellschaften angehört, hat am 1. Januar d. J. zu ausserordentlich billigen

Prämien und günstigen Bedingungen eine sogenannte Weltpolice eingeführt, welche dem Versicherten innerhalb der versicherten Zeitdauer gestattet, Seefahrten zu machen wohin und so oft er will, ohne dass es der Angabe des benutzten Dampfers oder der Reise bedarf. Diese Police deckt gleichzeitig auch die Unfallgefahren während des Aufenthaltes in aussereuropäischen Ländern, soweit solcher mit den Seereisen in Verbindung steht. Neuerdings übernimmt dieser Verband auch die Unfallversicherung der Teilnehmer an den sogenannten Gesellschafts-Orientreisen und den Gesellschaftsfahrten nach den arktischen Gewässern zu besonders reducirten Prämien. Diese neuen Einführungen des Verbandes können im Interesse des Verkehrs nur warm begrüsst werden und verdienen eine rege Benutzung seitens der Interessenten.

**Der Rückgang der französischen Handelsflotte**, der ebenso wie der Rückgang der Bevölkerung in Frankreich zu lebhaften Befürchtungen Anlass gab, hat kürzlich den französischen Handelsminister veranlasst, eine Umfrage an die Handelskammern zu richten über die Ursachen des Rückganges, und Mittel zur Hebung von Schifffahrt und Schiffbau. Die Antworten der Handelskammern liegen jetzt einer Kommission des Handelsministeriums vor, und man hofft, dass aus deren Berathungen Erspriessliches sich ergeben wird.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen der Germanischen Lloyd's sind in der Zeit vom 1. bis 31. Juni 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet worden: a) Totalverluste 1896 bei Dampfern 20, bei Seglern 47; 1897 bei Dampfern 18, bei Seglern 34. b) Beschädigungen 1896 bei Dampfern 205, bei Seglern 145; 1897 bei Dampfern 238, bei Seglern 172. Die Totalverluste im Juni 1897 nach Flaggen geordnet, geben folgendes Bild: amerikanische 2 Dampfer, 1 Segler, brit. 3 Dampfer, 11 Segler, deutsche 4 Dampfer, 2 Segler, französ. 2 Dampfer, 4 Segler, italienische 5 Segler, niederländische 2 Segler, norwegische 1 Dampfer, 3 Segler, belgische, japanische, mexikanische, schwedische, chilenische je 1 Dampfer, die letzten beiden ausserdem noch 1 Segler.

**Verkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilungen der Kieler Firma Sartori & Berger haben vom 16. bis 31. Juli 235 Dampfer und 342 Segelschiffe den Kaiser-Wilhelm-Kanal passirt. Von diesen nahmen nach Flaggen geordnet, folgende Nationen theil: 443 deutsche, 68 skandinavische, 37 niederländische, 25 britische, 4 finnische, 2 amerikanische und 1 französischer.

**Die Dampf-Turbinen eine deutsche Erfindung!** Die Erfindung der Dampf-Turbinen, welche eine vollständige Umwälzung in der Schiffsbaukunst hervorgerufen, ist dem Engländer Parson zugeschrieben worden. Diese Nachricht stellt sich neuerdings als irrig heraus. Eben die Dampfturbinen, die bei dem englischen Dampfer „Turbinia“ die ungeheure Fahrtgeschwindigkeit von 60 Kilometer per Stunde bewirken, sind die Erfindung des Ingenieurs Adolf Müller, Geschäftsführers der W. Zimmerstädtschen Heizungsfirma, Münster i. W. Derselbe erhielt die Dampfturbine im Jahre 1877 unter No. 196 vom kaiserlichen Patentamte patentirt. Schon vor 20 Jahren suchte der Erfinder, die grosse Bedeutung der Turbine erkennend, einen Fabrikanten, der das Patent verwirklichen sollte. Nur ein einziger knüpfte überhaupt Unterhandlung mit Herrn Adolf Müller an, und auch dieser eine trat wieder zurück. Leider liess der Erfinder nach diesen traurigen Erfahrungen das Patent verfallen, und nun, nach 20 Jahren, feiern die Engländer mit dieser deutschen Erfindung Triumphe, die die Blicke aller Welt auf sich lenken. Da sich nicht leugnen lässt, dass die Umwälzung der Schiffsbaukunst eine vollständige sein wird, und dass ein Schnelldampfer ohne diese Turbine bald nicht

mehr ebenbürtig ist, so wären wir Deutsche also jetzt gezwungen, eine deutsche Erfindung von den Engländern zu entlehnen, obwohl sie allein den Deutschen gehört. Der deutsche Erfinder hat in der Parson'schen Turbine auf der „Turbina“ die genaue Kopie des Patentes No. 196 vom Jahre 1877 erkannt und reichte daraufhin an Se. Majestät den Kaiser und König ein Immediatgesuch ein, um sich die Priorität der Erfindung zu wahren. Se. Majestät gab das Gesuch zur Prüfung an das Reichsmarineamt. Dieses hat die Untersuchung beendet und festgestellt, dass die Priorität der Erfindung der in Rede stehenden Dampfturbine dem Ingenieur Adolf Müller in Münster i. W. zustehe. Die Verfügung des Reichsmarineamtes ist Herrn Müller am 27. Juli zugestellt worden. Somit ist es also keine englische Erfindung, die das Marinewunder zeitigte, sondern nur eine Nachahmung deutschen Erfindungsgeistes; lediglich die praktische Anwendung der Erfindung ist den Engländern gut zu schreiben. Es ist erfreulich, diese Richtigstellung bringen zu können, um so mehr, als anzunehmen ist, dass nunmehr unserem leider verkannten erfinderischen Landsmann für seine Mühen und Opfer nachträgliche Ehre und Anerkennung nicht versagt wird.

**Schiffbau.** Flensburg. Der auf Sonnabend den 7. ds. angesetzte Stapellauf des von der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos in Hamburg bei der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft im Bau befindlichen Dampfers, Stapel No. 169, fand programmässig um 3 Uhr Nachmittags statt. Der Taufact, bei welchem das Schiff den Namen „Itauri“ erhielt, wurde durch Fraulein Lola Moeller aus Süderhaff vollzogen. Ein grösseres schaulustiges Publikum wohnte dem interessanten Stapellauf bei, welcher sehr glatt von statten ging. Die Hauptabmessungen des Schiffes, welche denen des hier für dieselbe Rhederei erbauten Dampfers „Theben“ gleichen, sind: Länge zwischen den Perpendikeln 370', Breite 46', Tiefe 29' 9".

Auf der Werft der Aktiengesellschaft Weser ist am 6. August ein für Rechnung der russischen Rhederei Herrn Ukasoff in Baku neu erbauter Naphthatransportdoppelschraubendampfer glücklich vom Stapel gelaufen. Als Beweis für die oft erprobte grosse Leistungsfähigkeit der Werft darf wohl die Thatsache gelten, dass der neue Dampfer in der ausserordentlich kurzen Zeit von etwa drei Monaten fertig gestellt worden ist. Das Schiff ist für die Beförderung von Naphtha auf dem Kaspischen Meere bestimmt. Kontraktmässig muss der Dampfer Ende August abgeliefert werden; am 1. September muss er in Petersburg eintreffen, weil sonst die durch Russland zum Kaspischen Meer führenden Kanäle für die Saison geschlossen werden. Der Dampfer „Anna“, welcher Name ihm bei Vollziehung der Taufe beigelegt wurde, hat eine Tragfähigkeit von 1200 Tonnen, er ladet 73 000 Pud Naphtha; seine Dimensionen sind: grösste Länge 71,3 m, grösste Breite 9,6 m und Höhe bis zum Hauptdeck 5,4 m. Das Schiff besitzt die höchste Klasse im Germanischen Lloyd 100 A 4 k für das Kaspische Meer. Die Fahrgeschwindigkeit des als Dreimastschoner getakelten Dampfers ist, voll beladen, auf zehn Knoten festgesetzt. Das Schiff hat vier grosse Naphtha-Tankräume, welche durch ein Längsschott in acht Räume eingetheilt sind. Um Verlust der Ladung zu vermeiden, sind an beiden Enden der Tankräume Isolirtanks angebracht. Ausserdem ist zwischen dem Kesselraum und dem Tankraum ein Wasserisolirtank vorgesehen, um Feuergefahr zu verhüten. Ueber jedem Naphthatank befindet sich ein Expansionsraum, um die durch Erwärmung des Naphthas entstehende Vergrösserung des Volumens aufzunehmen. Ueber dem Tankdeck ist noch ein besonderes Oberdeck, ein sogenanntes Schattendeck vorgesehen, welches zur Abhaltung der Hitze dient, während der Zwischenraum zur Aufnahme von trockener Ladung benutzt werden kann. Ausser den grossen Naphtha-

räumen hat das Schiff noch zwei Räume für feste Ladung und drei Wasserballasttanks. Auf Deck befindet sich über dem Kesselraum in einem besonderen Räume die Pumpeneinrichtung zum Anfüllen und Leeren der Tanks. Die letzteren sind durch Rohrleitungen mit der Pumpvorrichtung verbunden. Das Anfüllen geschieht durch eine besondere Vorkehrung gleichzeitig und gleichmässig in alle vier Tanks, so dass die Stabilität des Schiffes beim Laden nicht beeinträchtigt wird. Zur Fortbewegung des Dampfers dienen zwei zweicylindrige Compoundmaschinen von 850 indic. Pferdekraften. Die Heizung der Kessel erfolgt mit Naphtha, und zwar wird das letztere durch ein Gebläse in die Feuer eingespritzt. Die Deckaufbauten bestehen aus der Back, dem Brückenhaus und der Hütte oder Poop. Die Mannschaft wird unter der Back und in der Poop untergebracht, während sich die Räumlichkeiten für die Offiziere und sechs Kajütpassagiere im Brückenaufbau befinden. Selbstverständlich sind alle Wohnräume, der Salon u. s. w. mit allen Bequemlichkeiten der modernen Zeit eingerichtet. Auf dem Brückendeck erhebt sich noch ein Steuer- und Kartenhaus. Die Steuerung erfolgt durch Dampf und Handbetrieb. Im Uebrigen ist der neue Dampfer mit allen Erfindungen und Einrichtungen der Neuzeit, wie Dampfkankerspill, Dampfsladewinden und dergleichen mehr ausgerüstet. Zur Unterstützung des Kapitäns hat die Rhederei den Ingenieur Oldenbüttel auf ein Jahr engagirt, welcher in Petersburg die Naphthaheizung einrichtet und sodann die Führung der Maschine übernimmt.

**Probefahrt.** Am 10. August machte der auf der Schiffswerft von Henry Koch erbaute Dampfer „Tanger“ seine offizielle Probefahrt, nachdem am Tage zuvor in der Schlutupen Bucht die Kompassse kompensirt waren. Die Probefahrt fand von Travemünde aus statt, wo sich die Vertreter der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei sowie die eingeladenen Gäste morgens um 9 Uhr einfanden. Die Probefahrt erstreckte sich in der Richtung nach Fehmarn zu und dauerte 6 Stunden, bei einer durchschnittlichen Leistung der Maschine von 530 Pferdestärken und einer Geschwindigkeit von ca. 10½ Knoten. Die Maschine arbeitete während dieser Zeit tadellos, ohne jegliche Störung. Später wurde dann noch einige Stunden mit forcirter Maschinenkraft gefahren, auch hierbei bewährten sich Maschine und Kessel in ausgezeichnete Weise. Das Schiff wurde nach diesen Proben von der Rhederei ohne Vorbehalt abgenommen. Um 8 Uhr Abends ging der „Tanger“ dann auf der Rhede von Travemünde wieder zu Anker, um seine Gäste an einen Schleppdampfer abzugeben. Das neue Schiff trat darauf gleich seine erste Reise nach Schweden und Finnland an, um dort Holz für einen spanischen Hafen zu laden. Nach vollendeter Reise wird der „Tanger“ in die Linie Hamburg-Portugal-Marocco eingestellt werden, für welche specielle Fahrt das Schiff gebaut ist. Die Dimensionen des neuen Dampfers sind: Länge in der Wasserlinie 245', Breite 35' Tiefe an der Seite bis Spardock 21'; die Tragfähigkeit beträgt bei 13' 2" 1350 Tons, bei 17' 2" dagegen 2190 Tons.

Wir hatten schon in voriger Nummer dieser Zeitschrift Gelegenheit, unsere Leser von dem dreihundertsten Stapellauf eines für die Chinese Engineering & Mining Co. auf den Howaldtswerken in Kiel gebauten Schiffes in Kenntniss zu setzen. Die Dimensionen des Schiffes sind: 215' Länge, 42' Breite und 23' Tiefe, bei einer Tragfähigkeit von 2000 T., und einem Tiefgang von 11', ganz speciell für den chinesischen Küstenverkehr gebaut. Das Schiff lief zur Zufriedenheit aller Anwesenden gut vom Stapel. Die zu dem Taufakte geladene Gesellschaft setzte sich aus den ersten Kreisen Kiels zusammen. Die Taufrede hielt Frau Generalin Hanneken, die mit ihrem Gemahl der Festlichkeit beiwohnte. Ehe jedoch zur Taufe geschritten, unternahmen die Besucher, von dem Herrn Kommer-



zienrath Howaldt geführt. einen Rundgang durch das Etablissement der Howaldtwerke. Während dieses interessanten Spaziergangs wurde den Gästen Gelegenheit geboten, die einzelnen Abtheilungen der Werft, soweit es bei der, für derartige Zwecke beschränkten Zeit möglich war, in Augenschein zu nehmen. Die vielen von den Besuchern an ihre Gastgeber gerichteten Fragen wurden von diesen auf das Bereitwilligste beantwortet. Gleich beim Eintritt in die innere Umzäunung der Werft fiel die grosse Helling-Anlage auf, die nach ihrer Vollendung im Stande sein wird, den allergrössten Ansprüchen zu genügen. Die vorgesehenen vier Hellinge, von denen zwei bereits ausplanirt sind, werden eine Länge von 200 m erreichen. Im weiteren Rundgang wurden die Sägerei, die Sandstrahlgebläse, die Dockabtheilung, elektrische Bohranlage, Stevensschmiede, Hammerwerk, Giesserei, Maschinenwerkstatt und Kesselschmiedewerkstatt berührt und von letzterer begab sich die Gesellschaft zum Stapellauf. Nach demselben fand eine Frühstückstafel statt, während welcher verschiedene Toaste auf das Gedeihen und die Weiterentwicklung der umfangreichen Werft ausgebracht wurden.

**Dover als befestigter Hafen.** Zur Zeit beschäftigen sich englische Blätter vielfach mit dem Antrage der Admiralität, vom Parlament drei und eine halbe Million Pfund für Anlage und Befestigung eines Hafens bei Dover bewilligt zu erhalten. Dover selbst hat ausser dem Verkehr der Postschiffe nach Frankreich hinüber fast keinen Handel, so dass der neue Hafen nach den Ausführungen des Lord Spencer nur strategischen Werth haben würde und als Zufluchthafen für Kauffahrteischiffe im Kriegsfall dienen soll, da erstere sonst auf dem Wege nach London zu sehr von den Angriffen französischer Kreuzer, Torpedoboote und Kaper leiden könnten. So bereitwillig stets die Gelder für die dem Bedürfniss der Kriegsschiffe der Kriegsschiffe dienenden Dockbauten u. s. w. bewilligt sind, so sehr spricht sich ein Theil der Fachpresse gegen diesen kostspieligen Bau aus. Die letzte Ausgabe des „Naval and Military Record“ bemerkt dazu, dass in einem wirklich grossen Seekriege Segelschiffe und langsame Dampfer sich ohne Weiteres vom Handel zurückziehen müssten und dass für schnelle Dampfer die Entfernung von Portland, Southampton und den Engen bei Dover gering genug seien, um beim Tageslicht eines Tages zurückgelegt zu werden. (Portland-Dover ca. 170 Seemeilen, Southampton-Dover ca. 115). Ausserdem setze die Nothwendigkeit eines solchen Zufluchthafens auf halbem Wege nach London voraus, dass England nicht genug Kreuzer und Torpedoschiffe für die Vertheidigung des Kanals übrig habe, was wohl unzutreffend sein würde, da die englische Flotte gerade an Kreuzern jeder Auslandsmacht oder Vereinigung von Seemächten überlegen sei. Als Schluss wird gefolgert, dass so viel Geld besser in Kriegskreuzern anzulegen wäre.

**Der grosse schwimmende Dampfkrahn „Puerto La Plata“**, über den wir vor längerer Zeit ausführlich berichteten, ist bisher im hiesigen Hafen geblieben, da der Plan der Erbauer, das Fahrzeug im Tau eines nach Brasilien fahrenden Dampfers seinem Bestimmungsort zuzuführen, dahin abgeändert worden war, dass die „Puerto La Plata“ mittels ihrer Schiffsmaschine vollständig allein ohne jede fremde Beihilfe die Reise von hier nach Brasilien ausführen sollte. Die Assekuranz wollte aber nicht das Risiko der Versicherung für die Ueberfahrt eines solchen Fahrzeuges über dessen Bauart und Einrichtung wir bereits derzeit Mittheilung gemacht haben, übernehmen. Um dennoch das gewiss nicht leichte Unternehmen zur Ausführung bringen zu können, ist die „Puerto La Plata“ an der Werft von B. Wencke Söhne auf Steinwärdern mit zwei Masten versehen und wie ein Gaffelschooner aufgetakelt und mit Segeln ausgerüstet worden, sodass das Fahrzeug bei schlechtem Wetter auf hoher See nunmehr schon eher den Elementen Trotz bieten kann; auch dürfte zur jetzigen Jahreszeit mit einiger Sicher-

heit auf einigermaassen ruhiges Wetter in der Nordsee, im Englischen Kanal und im Golf von Biscaya, den zur Zeit der Aequinoctialstürme gefürchtetsten Gegenden auf der Reise nach Brasilien, zu rechnen sein. Sobald das Fahrzeug diese Gewässer erst hinter sich hat, wird es sich im jetzigen Hochsommer sehr bald im Nordost-Passat befinden, von wo an es fortgesetzt auf gleichmässige Witterung rechnen darf. Immerhin dürfte diese Fahrt aber als ein kühnes seemännisches Unternehmen zu bezeichnen sein. Die „Puerto La Plata“ hat bereits ihre Ausrüstung an Proviant, Kohlen etc. für den Maschinenbedarf u. s. w. erhalten und wird voraussichtlich in den nächsten Tagen den hiesigen Hafen verlassen, um dem Bestimmungsort zuzudampfen.

**Verträge über Anmusterungen und Nachmusterungen von Schiffmannschaften in Preussen.** Nach der Tarifstelle 71 Ziffer 2 des Preussischen Stempelsteuergesetzes vom 31. Juli 1895 erfordern Verträge über Anmusterungen sowie Nachmusterungen von Schiffmannschaften, bei denen der Jahresbetrag der Gegenleistung 1500 M übersteigt, den Vertragstempel von 1,50 M so oft, als solche Personen an-, bzw. nachgemustert werden. Der Erhebung der Stempel in der vollen gesetzlichen Höhe steht jedoch die Anmerkung b des Tarifs entgegen, der vom Bundesrath zufolge § 23 der Seemannsordnung vom 27. December 1872 („Reichsgesetzblatt“ Seite 409) festgesetzt ist. Danach schliessen die vom Rheder zu entrichtenden Gebühren, die für die Anmusterung eines Schiffsmanns nur 0,75 M betragen, zugleich etwaige Stempelposten in sich. Da eine Aenderung des Tarifs für jetzt nicht in Aussicht genommen ist, muss bezüglich der Versteuerung der An- und Nachmusterungsverträge, sofern nicht die Befreiungsvorschrift b der Tarifstelle 71 Platz greift, bis auf weiteres nach den früheren Entscheidungen verfahren werden. Danach erfordern Anmusterungsverträge nur den einmaligen Vertragstempel von 1,50 M, während für die Nachmusterung eines Mannes 0,50 M, von zwei Mann 1 M, von drei Mann und mehr 1,50 M Stempel zu verwenden sind. Diese Entscheidung hat gegenwärtig das Königliche Finanzministerium getroffen und solche sämmtlichen Steuerbehörden zur Beachtung mitgetheilt. (Börsen-Halle.)

**Die Auswanderung über Hamburg im Monat Juli 1897.** Nach der von der Polizeibehörde veröffentlichten Uebersicht betrug die Zahl der über Hamburg ausgewanderten Personen im letzten Monat 3460 Individuen, und zwar 1883 männlichen und 1577 weiblichen Geschlechts, darunter 500 bzw. 354, zusammen 854 Deutsche. Von den Ausgewanderten bildeten 804 männliche (darunter 142 Deutsche) und 1046 weibliche (189 Deutsche), 587 (106 Deutsche) Familien, während 1079 männliche (358 Deutsche) und 531 weibliche (165 Deutsche) Einzel-Personen auswanderten. Es kamen aus dem Deutschen Reich 500 männliche und 354 weibliche, aus Oesterreich-Ungarn 350 männliche und 367 weibliche, aus Russland 507 männliche und 506 weibliche, aus den übrigen fremden Staaten 526 männliche und 350 weibliche Auswanderer. Es gingen nach den Vereinigten Staaten Nordamerikas 1325 männliche und 1219 weibliche Auswanderer, nach dem übrigen Amerika 730, nach Afrika 181, nach Asien 5 und nach Australien und Polynesien 14 Auswanderer. In der Zeit vom 1. Januar bis ultimo Juli 1897 wanderten 22596 Personen (darunter 5274 Deutsche) aus, während für dieselbe Zeit des Jahres 1888 diese Zahl 62500 (16522 Deutsche), 1889 42864 (14324 Deutsche), 1890 57792 (14748 Deutsche), 1891 82111 (19308 Deutsche), 1892 89833 (21549 Deutsche), 1893 42100 (20853 Deutsche), 1894 21657 (10059 Deutsche), 1895 26818 (7220 Deutsche), 1896 30943 (6910 Deutsche) Personen betrug, so dass die diesjährige Auswanderung durchweg gegen die übrigen Jahre zurücksteht.

## Kleine Mittheilungen.

Der letzte Theil des Hafens von Buenos Ayres ist am 24. Juni vollendet. Die ganzen umfangreichen mit so vielen Kosten verbundenen Hafenbauten sind somit dem Verkehr geöffnet.

Ein neuer Hafen soll in Algier, in der Bai von Aglia gegründet werden, die Kosten für die hierzu erforderlichen Bauten wurden durch die algerischen Handelskammer vorläufig gedeckt werden.

Ein Syndikat ist in Italien mit der Absicht gebildet worden, Neapel zum Centrum der Schiffbauindustrie des südlichen Italien zu machen.

Die britische Regierung unterhandelt mit der Halifax und Bermuda Cable Company betreffs Legung eines Kabels zwischen Bermuda und Jamaica.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 11. August 1897.

Aus- und Heimfrachten sind unverändert. Nachstehend einige Abschlüsse:

„J. T. North“ Salpeterplatz/Europa 18/9  $\frac{1}{2}$  direkt.  
 „City of Madras“ „ „ 18/9  $\frac{1}{2}$  direkt.  
 „Corumbia“ Neu Seeland/London 23/9.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 30. Juli 1897.

Das Chartergeschäft für Getreide ist ungewöhnlich lebhaft, besonders für August/September-Ladung, jedoch haben die erhöhten Raten, welche den Markt beherrschten verursacht, dass ein grosses Angebot von Räumte stattfand. Unter dem Druck dieser Räumte sind die Frachten etwas heruntergegangen, sodass heute für Ordre Frachten per August/September nur 3s  $\frac{1}{2}$ d und für spätere Monate 3s 6d und 3s  $\frac{7}{8}$ d notirt wurden. Dieses ist, abgesehen von einigen berichteten Abschlüssen zu 3s 9d für September Ladung, mit dem Privilegium von Bayonne zu 4s  $\frac{1}{2}$ d, die höchste Rate, die bis jetzt von atlantischen Häfen erzielt worden ist. Die Lebhaftigkeit in unserem Frachtenmarkt ist hauptsächlich der andauernden Räumte-Nachfrage Frankreichs zuzuschreiben, bei deren Deckung die gleichzeitige Steigerung der Cerealienpreise und Fracht kein Hinderniss zu sein scheint. Berth-Frachten sind in letzter Zeit annähernd auf die Höhe der Frachten nach Cork f. O. gestiegen und eine Anzahl von grossen Dampfern haben Abnehmer zu 2s  $\frac{10}{16}$ d und 3s nach Häfen des Kontinents gefunden. Unter diesen befindet sich wahrscheinlich das grösste Boot, das jemals eine volle Ladung Getreide genommen, nämlich der „Knight Bachelor“ mit annähernd 40 000 Quarters nach Antwerpen. Scheinbar hat der Bedarf dieser Art von Schiffen in den nächsten Wochen Beschäftigung. Unter dem fortgesetzten Angebot solcher Räumte ist es sehr wahrscheinlich, dass sich die Rheder bei Stückgutladung in ferneren Abschlüssen für August/September-Ladung zu Koncessionen bequemen müssen. Die ersten Charter für Baumwolle von atlantischen Häfen sind für September-Ladung abgeschlossen, und 35s die Fracht nach diesen Häfen, scheint zu weiteren Abschlüssen von südatlantischen Häfen zu führen. Einige Abschlüsse für Bretter von den Provinzen werden noch zu gering steigenden Raten berichtet, die Nachfrage von südlichen Häfen für Bauholz ist, obgleich nicht drückend jedoch noch nicht gedeckt in Folge der angebotenen Frachten für Getreide und anderer Ladung von Galveston und New Orleans. Die Lage kann im Ganzen genommen als eine lebhafte Nachfrage von

allen Richtungen betrachtet werden. — Unser Segelschiffmarkt hat während der letzten Woche etwas mehr Lebhaftigkeit gezeigt, besonders in Bezug auf Petroleum nach Europa und dem fernen Osten, für welche Fahrten die früheren vollen Raten bezahlt werden. Disponible Räumte ist sehr gering geworden und mit einer begrenzten Anzahl ungecharterter Schiffe auf Ankunft, ist die Lage des Marktes eine sehr gute. Es sind verschiedene gute Order nach allen Richtungen vorhanden, jedoch beschränken die erhöhten Forderungen der Rheder das Geschäft.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4d.	12/6	10/	10/a12/6
London, Dpfr.	3 $\frac{1}{4}$ d.	15/	11/3	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 $\frac{1}{4}$ d.	15/	8/9	15/
Bristol	4d.	17/6	11/3	17/6
Hull	4 $\frac{1}{2}$ d.	15/	12/6	15/
Leith	4d.	20/	13/9	17/6
Newcastle	1 $\frac{1}{2}$ d.	15/	15/	15/a17/6
Hamburg	65 s	85 s	18 cents.	50 ml.
Rotterdam	9 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	9 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/9a4/	23/9	17/6	25/
Bordeaux	3/6	35 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	60 s	20c.	16 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	20/	25/a27/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 3-32 c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 35 c. — Amsterdam 35 c. — Kopenhagen 7-32d. — Antwerpen  $\frac{1}{4}$  d. — Bremen 21 c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/4 $\frac{1}{2}$ a3/6	3/4 $\frac{1}{2}$ a3/6	3/4 $\frac{1}{2}$ a3/6	3/4 $\frac{1}{2}$ a3/6	3/4 $\frac{1}{2}$ a3/6	3/4 $\frac{1}{2}$ a3/6	3/4 $\frac{1}{2}$ a3/6
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	....	2/a2/9	....	....	3c
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.			
Getreide per Dampfer	....	....	....	....			
Raff. Petrol. per Segel	19 $\frac{1}{2}$ c.	18c.	18c.	21 $\frac{1}{2}$ c.			

## Büchersaal.

**Corso di Astronomia nautica at uso delle scuole nautiche**  
 herausgegeben von **Eugenio Gelcich**, im Verlag  
 des Kaiserl. Schulbücherdepôts in Wien.

Das uns vorliegende Buch hat seine zweite Auflage erlebt und wird in vielen Navigationsschulen als Lehrbuch benutzt. Der Verfasser hat übereinstimmend mit englischen, deutschen und französischen Autoren ähnlicher nautischer Werke darauf sein Augenmerk gerichtet, die Einteilung und Ausdrucksweise des Inhalts klar und verständlich zu gestalten. — Nachdem eine allgemeine Einleitung vorangeht, beschäftigt sich der Verfasser zuerst in eingehender Weise mit der Handhabung und der Gebrauchsweise des Sextanten. Ferner ist auf das Chronometer und auf die in Zusammenhang mit diesem stehenden astronomischen Beobachtungen grosse Sorgfalt verwandt; die gebräuchlichsten Rechnungsmethoden zur Feststellung der wahren Zeit, der geographischen Länge durch Sonne, Planeten und Fixsterne sind in mannigfaltigen Beispielen dem Schüler vorgeführt. Ausserdem handelt ein grosser Theil des Buchs vom Kompass, wobei mehrere Beispiele zur Bestimmung des Fehlers und der Deviation angeführt sind; hieran anschliessend wird vom Verfasser auf die Zweckmässigkeit der Tafeln von Labrosse aufmerksam gemacht. Zum Schluss noch erwähnt, dass bei allen zur Ausführung gebrachten Berechnungen eine vollständige Entwicklung der darauf basirenden Formeln mit nebenstehenden Figuren zum Ausdruck kommt, ist, um mit Hilfe dieser ein besseres Verständnis der Lernenden zu erzielen. Der Preis ist 3 Kronen 70 Heller.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sllomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sllomon. Ersterer ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 34.

Hamburg, den 21. August

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Gesetzgebung und Rechtsprechung in England (Schluss). — Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1896/97. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

In einer am 12. August stattgehabten Versammlung des Hamburger Senats ist beschlossen die Bestimmungen der Artikel 4a und 11 Absatz 4 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung der Zusammenstösse auf See auch für Schiffe von mehr als 4 Meter Tiefgang während der Fahrt auf der Elbe einzuführen. Die in der Kaiserlichen Verordnung zum Abdruck gebrachten Artikel lauten:

#### Artikel 4.

a. Ein Fahrzeug, welches in Folge eines Unfalls nicht manövrirfähig ist, muss in der Höhe des im Artikel 2 unter a erwähnten weissen Lichtes und, wenn es ein Dampffahrzeug ist, statt des weissen Lichtes zwei rothe Lichter senkrecht über einander und mindestens zwei Meter von einander entfernt führen. Diese Lichter müssen an der Stelle, an welcher sie am besten gesehen werden können, angebracht und von solcher Beschaffenheit sein, dass sie über den ganzen Horizont auf eine Entfernung von mindestens 2 Seemeilen sichtbar sind. Bei Tage muss ein solches Fahrzeug an gleicher Stelle zwei schwarze Bälle oder Körper, jeden von fünfundsechzig Centimeter Durchmesser, senkrecht über einander und mindestens zwei Meter von einander entfernt führen.

#### Artikel 11.

Ein Fahrzeug vor Anker muss, wenn es weniger als fünf- und vierzig Meter lang ist, vorne ein weisses Licht an der Stelle, wo dasselbe am besten gesehen werden kann, jedoch nicht höher als 6 Meter über dem Rumpfe, führen, und zwar in einer Laterne, welche ein helles, auf eine Entfernung von mindestens einer Seemeile sichtbares, ununterbrochenes Licht über den ganzen Horizont wirft.

Ein Fahrzeug vor Anker muss, wenn es fünf- und vierzig oder mehr lang ist, zwei solche Lichter führen; das eine Licht

im vorderen Theile des Fahrzeugs nicht niedriger als sechs Meter und nicht höher als zwölf Meter über dem Rumpfe, — und das andere Licht am Heck oder in der Nähe des Hecks des Fahrzeugs, mindestens vier und einen halben Meter niedriger als das vordere Licht.

Als Länge eines Fahrzeugs gilt die in dem Schiffscertifikat angegebene Länge.

Fahrzeuge, welche in einem Fahrwasser oder nahe bei einem solchen am Grunde festsitzen, unterliegen derselben Verpflichtung; ausserdem müssen sie die im Artikel 4 unter a vorgeschriebenen zwei rothen Lichter führen.

Die in diesen Artikeln vorgeschriebenen Lichter und Signale müssen von Dampfschiffen, welche in oder nahe bei dem Fahrwasser am Grunde festsitzen oder aus anderen Gründen manövrirunfähig sind, sofort bei Eintritt der Manövrirunfähigkeit und mit besonderer Rücksicht auf überholende Schiffe gezeigt werden. Diese Signale sind daher schon beim Verlassen des hamburgischen Hafens und beim Ueberschreiten der Zollgrenze bei Cuxhaven zum sofortigen Zeigen bereit zu halten. Schiffsführer, welche diesen Verordnungen zuwider handeln unterliegen, auch wenn ein Unfall nicht veranlasst ist, einer Strafe bis zu 36 Mark.

Bekanntlich nimmt das Kontingent ausländischer, an Bord britischer Schiffe beschäftigter Seeleute Jahr für Jahr nummerisch zu. Hervorragende Fachleute Grossbritanniens haben diesen Uebelstand lange erkannt und weder Mühe noch Arbeit gescheut, einestheils dem Parlament Vorschläge zu unterbreiten ein darauf bezügliches zweckentsprechendes Gesetz zur Geltung zu bringen,



anderentheils haben unter anderen. Leute wie Lord Beresford und Brassey versucht, ihren Einfluss auf die einzelnen Rhedereien geltend zu machen, um diese selbst zu bewegen britischen Seeleuten vor ausländischen den Vorzug zu gewähren — aber es scheint, alle Mühe war bis jetzt vergebens. — Denn die vom englischen Handelsamt kürzlich veröffentlichten Tabellen, die Angaben über diesen Gegenstand zum Ausdruck bringen, bestätigen eine jährliche verhältnissmässig grosse Zunahme ausländischer und eine noch grössere Abnahme britischer Seeleute in der Kauffahrteiflotte Grossbritanniens. Das auf diese Angaben bezügliche Resultat zeigt für die letzten beiden Jahre folgendes Bild: 1895 = 180 074 britische und 32 335 ausländische, 1896 = 178 994 britische und 33 046 ausländische Seeleute, die an Bord britischer Handelsschiffe angemustert waren. In diesen Notirungen sind Schiffsführer eingeschlossen, während man die Lascaren unerwähnt gelassen hat. Wir hätten also eine Abnahme von 1080 Briten und eine Zunahme von 911 Ausländern innerhalb eines einzigen Jahres. Wären diese den englischen dabei interessirten Fachmann und Politiker beunruhigenden Angaben den Folgen irgend welcher besonderer Einflüsse des letzten Jahres zuzuschreiben, so brauchte man diesem Umstand nicht das Interesse zuzuwenden, wie es ihm jetzt aller Orten mit Berechtigung zu Theil wird. Aufzeichnungen und Tabellen über Ab- bzw. Zunahme der Briten und Ausländer in der Handelsflotte sind aber bereits seit ungefähr 40 Jahren jährlich veröffentlicht und war die bisher durchschnittliche Zunahme der Ausländer und Abnahme der Briten niemals eine so auffallende, wie die der beiden letzten Jahre. Die Anzahl ausländischer Seeleute des letzten Jahres in Prozentsätzen ausgedrückt, giebt 18,46 gegen 17,96 des Vorjahres und 8,3 des Jahres 1856. Die Annahme, dass eine genaue Angabe in Bezug auf das Kontingent der beschäftigten Ausländer an Bord britischer Schiffe schwer zu ermitteln sei, ist ohne Frage schon aus dem Umstande richtig, weil ausländische Seefahrer, besonders Skandinavier nach längerer Seefahrtszeit ihre eigene Nationalität häufig verleugnen und überall als Briten auftreten. Ohne Zweifel giebt es genug in der britischen Handelsmarine beschäftigte Leute — darunter auch leider noch Deutsche — die sich gerne als Briten ausgeben, jedoch kann die Anzahl nicht so gross sein, um die vorhererwähnten Prozentsätze erheblich zu verändern. Sollte sich diese Annahme aber nicht bestätigen, so fiel das in diesem Falle sich ergebende Endresultat noch ungünstiger für die britischen Seeleute aus.

In Zusammenhang mit der Bemannungsfrage britischer Schiffe steht auch die der seemännischen

Ausbildung an Bord von Segelschiffen. Es wird schon seit längerer Zeit allgemein die Klage laut, auf eine gründliche seemännische Ausbildung, wie sie in früheren Jahren üblich, werde nicht mehr grosses Gewicht gelegt, jedoch sei es auch bedauerlicherweise andererseits in Anbetracht der in jedem Jahre geringeren Anzahl von Seglern mit grossen Schwierigkeiten verbunden, eine Stellung als Apprentice zu bekommen. Zum Beweis des eben Gesagten giebt uns Sir Edwyn Drawes interessante Aufschlüsse, die die ausgesprochenen Klagen als begründet erscheinen lassen. Nach seiner Angabe, die sich mit der des britischen Handelsamtes deckt, traten 1896 nur 1321 Lehrlinge gegen 1636 des Vorjahres in die britische Handelsmarine ein. Seitdem überhaupt genaue Aufstellungen über die Anzahl der jeweilig an der Seefahrt betheiligten Apprentices publizirt sind, ist die im letzten Jahre mit 7280 angegebene Ziffer die geringste. Wie beschleunigt die Abnahme eingetroten ist, beweist am Besten, dass 1870 im Ganzen 18 003, während 1885 nur noch 10 437 Apprentices in der britischen Handelsmarine Dienste ausführten. Ferner trägt eine Tabelle der letzten 5 Decennien, in Zwischenräumen von 5 zu 5 Jahren, die wir nachstehend zum Abdruck bringen, dazu bei für das Vorhergesagte ein besseres Verständniss zu erzielen.

1845 . . . . .	15,704	1875 . . . . .	4,397
1850 . . . . .	0,055	1880 . . . . .	3,501
1855 . . . . .	7,461	1885 . . . . .	1,986
1860 . . . . .	5,616	1890 . . . . .	1,749
1865 . . . . .	5,638	1895 . . . . .	1,636
1870 . . . . .	4,241	1896 . . . . .	1,321

Die Ziffern dieser Tabelle geben die Anzahl der in den betreffenden Jahren eingetretenen Apprentices an. Wenn desshalb Sir Edwyn Dawes behauptet und auch für diese Behauptung eintritt, dass viele Kapitäne Dampfer führen ohne jemals Dienste auf Segelschiffen gethan zu haben, so wird diese uns sonst unerklärliche Feststellung durch die vorstehende Tabelle verständlicher. In der deutschen Handelsflotte sind unter den jetzt bestehenden Gesetzen, nach denen jeder Seemann, um Aufnahme in einer deutschen Steuermannsschule zu finden, eine zwölfmonatliche Fahrzeit als Vollmatrose auf Segelschiffen aufweisen muss, derartige Zustände nicht möglich.

Die allerorten auftretenden Klagen französischer Rheder, Kaufleute und Anderer, die Interesse an einer gedeihlichen Entwicklung der französischen Handelsmarine haben, hatte den Handelsminister der Nachbar-Republik veranlasst, einen erfahrenen und geschickten Mann, M. Henri Fromageot, nach den bedeutendsten Häfen der Welt zu senden, von wo er Berichte über die Betheiligung der fremden und

einheimischen Flagge am dortigen Handel nach dem Mutterlande senden sollte. M. Fromageot hat seine in diesem Falle undankbare Mission, den Anforderungen des Ministers gemäss, ausgeführt und die darauf bezüglichen Berichte eingesandt, von denen einige in dem „Moniteur Officiel du Commerce“ Aufnahme gefunden haben. Wir geben nachstehend einen kurzen Auszug. In erster Linie wird die Betheiligung der französischen Flagge am Handel in chinesischen und japanischen Häfen besprochen, wobei auch die Häfen der dortigen französischen Kolonien sowie die der Philippinen erwähnt werden. M. Fromageot führt an, dass ca. 20 000 000 Tons jährlich in sämtlichen ostasiatischen Häfen am Verkehr theilnehmen. An dieser enormen Summe ist die französische Flagge mit einem verschwindend geringen Prozentsatz betheiligt, denn während ca. 1000 britische und 400 deutsche Schiffe dort ihre Flagge zeigen und Erwerb suchen, hat der Berichterstatter ausser den zweimal monatlich erscheinenden, stark subventionirten Dampfern der Messageries Maritimes Compagnie kaum jemals andere französische Schiffe gesehen. — In australischen Häfen, wohin der Franzose darauf seine Schritte lenkte, betheiligten sich nach seiner Angabe ca. 6000 Schiffe am dortigen Handel und Verkehr, darunter, eingerechnet die Schiffe der subventionirten Linie, nur 46 französische. Von Australien reiste der unermüdliche Franzose nach den amerikanischen Häfen des pacifischen Oceans um fernere Beobachtungen aufzustellen. Er berührte sämtliche Häfen, von Valparaiso bis nach Panama, ohne nur einmal die Gelegenheit zu haben, in seinem Bericht ein französisches Schiff aufnehmen zu können. Desto häufiger hatte er den vielleicht unerwünschten Anblick deutscher Dampfer mit der Nationalflagge am Heck und der Comptoirflagge der Hamburger Kosmos- oder Pacific-Linie am Grossmast. Dieses niederschlagende Resultat hat anscheinend M. Fromageot bewogen, keine weiteren Beobachtungen zu machen, sondern die Heimreise anzutreten. Erwähnenswerth in seinem Bericht ist noch der Umstand, dass sich in fast allen grösseren Häfen französische Kaufleute an dem betreffenden Handel — wenn nicht hervorragend — so doch lebhaft theilnahmen, jedoch, wie sie selbst dem Berichterstatter mittheilten, gezwungen wären, ihre Güter mit britischen, deutschen und skandinavischen Schiffen zu versenden.

## Gesetzgebung und Rechtsprechung in England.

Mitgetheilt von Dr. C. H. P. Inhülsen, London.

(Schluss).

\* Der Crathie-Elbe-Process scheint jetzt seinen Abschluss gefunden zu haben. Das Resultat lässt sich kurz, wie folgt, zusammenfassen. Das Ver-

fahren in Rotterdam, welches von den Rhedern der „Elbe“ und zwei Ladungsinteressenten — der Atlantic Mutual Insurance Co. und der British and Foreign Marine Insurance Co. — eingeleitet wurde, endigte mit dem Verkauf der „Crathie“ und mit der Vertheilung des Nettoerlöses im Betrage von £ 1005.2.6 unter die drei Kläger, welche £ 682.8.8 bzw. £ 204.3.0 bzw. £ 118.10.10 empfangen. Die Rheder der „Crathie“, welche theils in England, theils in Schottland wohnen, klagten sodann in England auf Limitirung ihrer Haftung. Am 15. Juni 1896 — der Untergang der „Elbe“ datirt vom 30. Januar 1895 — wurde die gesetzliche Haftung, ausschliesslich der Zinsen, auf £ 6877 limitirt d. h. auf £ 15 per Ton der „Crathie“; vorbehalten wurde die Frage nach der Anrechnung des Erlöses aus dem Verkauf der „Crathie“ und ferner die Frage nach der Schadensersatzverpflichtung wegen Verlustes an Menschenleben und wegen Verletzung von Personen. Am 4. Juli 1896 zahlten Kläger £ 3879.8.0 (£ 8 per Ton nebst 4% Zinsen vom 30. Juni 1895 bis zum 4. Juli 1896) beim Processgerichte ein und gaben Sicherheit für weitere £ 3209 (£ 7 per Ton). Es folgte die Feststellung der geltend gemachten Entschädigungsansprüche, welche sich nach einem Berichte vom 12 Februar 1897, wie folgt, stellten: 1) wegen vermögensrechtlicher Verluste, insgesamt £ 130 690, darunter £ 47 125, welche von den Rhedern der „Elbe“ wegen Verlustes des Schiffes gefordert wurden. Die British & Foreign Marine Insurance Co. participirte mit einem bereits in Rotterdam geltend gemachten Anspruche im Betrage von £ 7556, während die Atlantic Mutual Insurance Co. keine Ansprüche anmeldete. 2) wegen Verlustes an Menschenleben £ 15 870. Gegen diese Feststellung wurde seitens der Ladungsinteressenten eingewendet, dass diejenigen Parteien, welche in Rotterdam geklagt hätten, im englischen Verfahren keine Ansprüche anmelden könnten. Das Gericht wies jedoch diesen Einwand ab, weil die Kläger im holländischen Verfahren nicht voll befriedigt worden seien, und ordnete sodann eine Vertheilung der deponirten £ 3879.8.0 in folgender Weise an. Die Antheile wurden zunächst berechnet ohne Rücksicht auf die im holländischen Verfahren empfangenen Summen und unter der Annahme, als habe auch die Atlantic Mutual Insurance Co. ihren Anspruch im englischen Verfahren angemeldet. Den Klägern im holländischen Verfahren wurden alsdann die in Holland empfangenen Beträge in Abzug gebracht. Betrachtet man erstens die Ansprüche der Rheder der „Elbe“ und der British & Foreign Marine Insurance Co., so ergeben sich folgende drei Möglichkeiten. a) Ihre Antheile an den £ 3879.8.0 betragen £ 682.8.8 bzw. £ 118.10.10. Solchenfalls erhalten dieselben nichts, und die

Rheder der „Crathie“ erhalten aus den £ 3879.8.0 £ 682.8.8 £ 118.10.10 zurück. b) Ihre Antheile an den £ 3879.8.0 belaufen sich auf mehr als £ 682.8.8 bzw. £ 118.10.10. Alsdann erhalten sie die Differenzen, während die Rheder der „Crathie“ £ 682.8.8 und £ 118.10.10 zurückempfangen. c) Ihre Antheile an den £ 3879.8.0 beziffern sich auf weniger als £ 682.8.8 bzw. £ 118.10.10. In diesem Falle erhalten sie nichts, und die ihren Antheilen entsprechenden Summen werden an die Rheder der „Crathie“ zurückgezahlt. Was sodann zweitens den Antheil der Atlantic Mutual Insurance Co. an den £ 3879.8.0 betrifft, so ist derselbe bis zur Maximalhöhe von £ 204.3.0 an die Rheder der „Crathie“ zurückzuzahlen und der etwa verbleibende Rest wird auf die angemeldeten Forderungen pro rata vertheilt. Gegen die wegen Verlustes an Menschenleben geltend gemachten Ansprüche wurde eingewendet, dass dieselben erst nach Ablauf der für England geltenden, einjährigen Präklusivfrist erhoben seien. Das Gericht zog jedoch in Erwägung, dass die Ansprüche zum Theil in Schottland anhängig sind, und dass die dort noch nicht anhängig gemachten Ansprüche auch jetzt noch dort erhoben werden könnten, falls das englische Verfahren nicht eingeleitet wäre. Aus diesen Gründen liess das Gericht die Ansprüche zu und erkannte ferner an, dass die Ansprüche, soweit sie die sichergestellten £ 3209 übersteigen, bei der Vertheilung der deponirten £ 3879.8.0 pro rata mit den vermögensrechtlichen Forderungen zu berücksichtigen sind. Schliesslich ordnete das Gericht noch an, dass auch die sichergestellten £ 3209 mit 4% vom 30. Juni 1895 ab zu verzinsen sind. Aus den vorstehenden Mittheilungen wird der Leser entnehmen können, welchen praktischen Werth das holländische Verfahren gehabt hat. Es scheint, als ob das in No. 31 de 1896 S. 368 Bemerkte eingetroffen ist.

Für Lieferanten, welche britische Dampfer während der Reise mit Kohlen und anderen Bedarfsartikeln versorgen, dürfte nachstehende Entscheidung von grosser Bedeutung sein. Im October 1895 schloss die Firma Furness Withy & Co. Ltd. in Hartlepool, welcher nahezu alle Parten des Dampfers „Ripon City“ gehörten, einen provisorischen Vertrag mit der Firma Neil' M'Lean & Co. in Glasgow, wonach ersterer der letzteren den gedachten Dampfer für ratenweise zu zahlende und sicher zu stellende £ 8000 zu verkaufen versprach. Verkäuferin, welche gleichzeitig als Korrespondent-rheder fungirte, verpflichtete sich, den Dampfer nach Beendigung einer bereits angetretenen Reise in Antwerpen an die Käuferin abzuliefern. Im November wurde der provisorische Vertrag durch einen definitiven mit der Abänderung ersetzt, dass Verkäuferin als Eigenthümerin eingetragen bleiben

solle, bis dieselbe sämtliche Parten übertragen könnte. Bei dieser Uebertragung sollte der ganze Dampfer der Verkäuferin zur Sicherung der Kaufpreisraten verpfändet werden. Der Dampfer wurde bereits im October abgeliefert und von da ab von der Käuferin betrieben. Gegen eine Abschlagszahlung von £ 1000 übertrug Verkäuferin im October 1896 acht Parten (8164), welche Käuferin Dritten verpfändete. Weitere Zahlungen erfolgten nicht, und weitere Parten wurden nicht übertragen. Käuferin stellte Anfang Februar d. J. überhaupt ihre Zahlungen ein, und Verkäuferin ergriff von dem Dampfer wieder Besitz, der von der Käuferin bestellte Schiffer, welcher den Dampfer in Antwerpen übernahm, trat von dort aus für Rechnung der Käuferin eine Reise nach Südamerika an, nachdem er in den von ihm gezeichneten Schiffspapieren die Käuferin als die registrirten, geschäftsleitenden Eigenthümer aufgeführt hatte. Vor Antritt der Reise war dem Schiffer eine Liste der Kohlenverträge überreicht worden, welche Käuferin für das Jahr 1896 abgeschlossen hatte. Die Liste specificirte die Lieferanten, die Vertragspreise und die Lieferungshäfen. Unter diesen Verträgen befand sich auch ein Vertrag mit der Firma Cory Bros & Co. Ltd. in London, und unter den in diesem Vertrage aufgeführten Häfen waren auch Buenos Ayres und La Plata genannt. Der Vertrag sah für den Fall, dass der Marktpreis fallen sollte, eine Herabsetzung des vereinbarten Preises vor, bestimmte, dass die gelieferten Kohlen und sonstigen Bedarfsartikel durch Monatstratten des Schiffers auf die geschäftsleitenden Rheder in London bezahlt werden sollten, und räumte der Lieferantin im Falle der Nichteinlösung das Recht ein, den Vertrag einseitig aufzuheben. Der Schiffer bezog sowohl in Buenos Ayres, wie in La Plata Kohlen von der Lieferantin, in beiden Fällen zwecks Fortsetzung der Reise, und nahm für denselben Zweck in La Plata bei der Lieferantin ein Darlehn in Höhe von £ 14.4.0 auf. Die Lieferantin erhielt den Vereinbarungen gemäss zwei Tratten über £ 333.6.0 bzw. £ 910.8.6. Die letztere Summe schloss den Betrag des haar geliehenen Geldes ein. Käuferin löste diese Tratten nicht ein, eine Thatsache, welche dem Schiffer angezeigt wurde. Auch einige zu Gunsten anderer Lieferanten ausgestellte Wechsel blieben uneingelöst, und der Schiffer selbst hatte einen Heueranspruch in Höhe von £ 83.0.3. Nachdem Käuferin ihre Zahlungen überhaupt eingestellt hatte, liess der Schiffer wegen aller gedachten Forderungen das Schiff in Schottland arrestiren und orthoelte am 13. Februar d. J. der Firma Cory Bros. die unwiderrufliche Ermächtigung, in seinem oder in ihrem Namen sein Schiffspfandrecht wegen der beiden Wechselsummen geltend zu machen und den etwaigen Erlös als Abschlagszahlung auf seine



Schuld aus den beiden Wechseln zu behalten. Am 17. Februar erhoben die Anwälte der Firma Cory Bros. im Namen des Schiffers eine Klage beim englischen Gericht gegen das Schiff und die Verkäuferin auf Zahlung von £ 1900, ein Betrag, welcher von der Verkäuferin sofort sichergestellt wurde. Die Klagesumme setzte sich aus den beiden Wechselsummen, aus der Heuerforderung und aus den Wechselforderungen der übrigen Schiffslieferanten zusammen. In der Klagebeantwortung wurde zunächst das Eigenthumsrecht an dem Schiffe klagestellt und sodann eingewendet, die Käuferin allein sei zahlungspflichtig, der Schiffer trete nur deshalb als Kläger auf, damit ein Pfandrecht aufgestellt werden könne; in Wirklichkeit hafte derselbe garnicht aus den Wechseln. Beklagte setzte sich sodann direct mit dem Schiffer in Verbindung und schloss mit demselben hinter dem Rücken der Firma Cory Bros. einen Vergleich über die eingeklagten und sonstigen Ansprüche desselben. Trotz dieses Vergleiches gelangte der Process zur mündlichen Hauptverhandlung, in welcher die Beklagte nachstehende drei Behauptungen vortragen liess:

1) der klagende Schiffer hafte überhaupt nicht aus den Wechseln; nicht er, sondern die Käuferin habe die Kohlen bestellt; er habe die Wechsel, ohne eine Gegenleistung zu empfangen, nur deshalb gezeichnet, um die Abwicklung des Geschäfts der Lieferantin zu erleichtern.

Das Gericht wies diesen Einwand aus folgenden Gründen zurück: Wenn auch heutigen Tages es seltener vorkomme, dass der Schiffer selbst den Lieferungsvertrag von vornherein abschliesse, so nehme derselbe doch auch in moderner Zeit als Kontrahent an den Lieferungsverträgen theil, ob schon deren allgemeine Bestimmungen zunächst von den Rhedern allein vereinbart würden. Für den Lieferanten sei es gerade von besonderer Bedeutung, dass der Schiffer sich persönlich haftbar mache, da nicht der Lieferant, wohl aber der Schiffer ein Pfandrecht an dem Schiffe selbst erwerbe, und eine Pression auf den Schiffer ausgeübt werden könne, sein Pfandrecht geltend zu machen.

2) Beklagte liess ferner einwenden, der Schiffer habe kein Pfandrecht erworben,

a) weil derselbe nicht in seiner Eigenschaft als Schiffer die Wechsel ausgestellt habe.

Auch dieser Einwand wurde gerichtsseitig zurückgewiesen. Der Schiffer habe die Kohlen im Verlaufe seiner gewöhnlichen Thätigkeit als Schiffer bezogen. Es handele sich um Verbindlichkeiten, welche der Schiffer gehöriger Weise für Rechnung des Schiffes eingegangen sei. § 167 Ziffer 2 der Merchant Shipping Act 1894.

b) weil die durch das Pfandrecht zu sichernde, persönliche Forderung nicht gegen die Eigenthümer des Schiffes gerichtet sein würde.

Mit Bezug auf diesen Einwand führte das Gericht aus, dass der Ursprung der Schiffspfandrechte in Fällen, wo ein Vertragsverhältniss nicht vorliege, controvers sei. Die eine Meinung führe diese Personification der Schiffe zurück, während nach einer anderen Meinung die Pfandrechte nur die Mittel waren, die persönlich Haftenden zum Erscheinen und zur Sicherheitsleistung zu zwingen. Welchen Ursprung indessen die Pfandrechte gehabt haben mochten, heute seien dieselben wirkliche Pfandrechte d. h. es bleibe irrelevant, ob der persönliche Anspruch gegen den Eigenthümer des Schiffes gerichtet sei oder nicht. In den meisten Fällen seien allerdings die persönlich Haftenden mit den Eigenthümern identisch; nothwendig sei dies indessen nicht. Es sei richtig, dass ein Schiff nicht ohne Ermächtigung der Eigenthümer verpfändet werden könne. Diese Ermächtigung brauche indessen nicht ausdrücklich ertheilt zu werden, und werde insbesondere da stillschweigend ertheilt, wo die Eigenthümer andere Personen in die Lage versetzten, sich als Eigenthümer zu geriren. In derartigen Fällen könnten die Eigenthümern gutgläubigen Dritten gegenüber nicht einwenden, dass die Ermächtigung nicht ertheilt sei. Falls von zwei Unschuldigen einer leiden müsse, habe Derjenige zu leiden, welcher das Geriren eines Nichteigenthümers als Eigenthümer ermöglicht habe. Ein derartiger Fall liege auch hier vor. Beklagte habe der Käuferin des Schiffes ermöglicht, sich als Eigenthümerin zu geriren, und der Schiffer sei im guten Glauben gewesen. Mithin sei auch der Einwand 2b zurückzuweisen.

3) Beklagte liess endlich einwenden, dass die Ansprüche des Schiffers durch Vergleich erledigt seien.

Dieser letzte Einwand schlug ebenfalls fehl. Das Gericht erachtete für erwiesen, dass vor Abschluss des Vergleiches der Beklagten bekannt gewesen sei, dass der Schiffer nur nominell als Kläger auftrat. Der Vergleich binde daher die Lieferanten, d. i. die wirkliche Klägerin, nicht.

Schliesslich bemerkte das Gericht noch, dass auch die von der Käuferin verpfändeten Schiffspärten, sowie auch die übrigen nicht der Beklagten gehörigen Parten durch das Urtheil gebunden würden, erstere, weil sie der Käuferin gestatteteten, sich als Eigenthümerin zu geriren, und letztere, weil sie die Wahrnehmung ihrer Rechte der Beklagten überlassen hätten. Die vom Schiffer empfangene Vergleichssumme sei mehr als ausreichend, um den Schiffer wegen seiner Heuerforderung zu befriedigen und ihm zu ermöglichen, die übrigen Lieferanten zu bezahlen. Die Beklagte wurde kostenpflichtig verurtheilt, £ 1243.14.6 nebst 4% Zinsen seit den Wechselverfalltagen zu zahlen. Das

Urtheil schliesst mit dem Wunsche, dass die Gesetzgebung bezüglich der Ansprüche der Schifflieferanten weitere Bestimmungen erlassen möge.

## Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1896/97.

Die seit dem vorigjährigen Berichte verflossene Zeit ist reich gewesen an bedeutsamen Erinnerungstagen für die hamburgische Rhederei. Der nach der Aufrichtung des Deutschen Reiches überall in unserem Volke hervortretende Drang, die im Felde glänzend bewährte Kraft auch auf wirtschaftlichem Gebiete zu betheiligen, äusserte sich in Hamburg vornehmlich auf dem Gebiete der Rhederei, und von diesem Zeitpunkte beginnt der mächtige Aufschwung den die hamburgische Rhederei seitdem genommen hat. Im Juli 1871 wurde die Deutsche Dampfschiffs-Rhederei, am 4. November 1871 die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, am 10. Mai 1872 die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ begründet. Diese drei Gesellschaften begingen das Fest ihres 25jährigen Bestehens, und am 27. Mai 1897 feierte die Hamburg-Amerikanische Packetschiffahrt A.-G., bis zur Begründung jener die einzige grosse Rhederei-Gesellschaft Hamburgs, ihr 50jähriges Jubiläum. Im Jahre 1871 zählte die hamburgische Kaufahrtsflotte 435 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 176 063 Netto-Register-Tons und einer Transportfähigkeit von 233 757 Tonnen; zu Beginn dieses Jahres: 673 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 680 136 Netto-Register-Tons und einer Transportfähigkeit von 1 645 970 Tons. Die, vorwiegend Hamburg und Bremen zu verdankende Zunahme der Deutschen Schifffahrt im Vergleich zu derjenigen der konkurrierenden Staaten zeigt u. A. der neueste Bericht über den Suezkanal-Verkehr. Demnach waren betheiligt

	im Jahre 1894/5	im Jahre 1896/7
	Netto-Reg.-T.	Netto-Reg.-T.
am Gesamtverkehr von	7 173 941	7 256 304
die britische Flagge mit	5 175 446 (72,1%)	4 821 200 (66,5%)
„ deutsche „	620 295 (8,7 „)	807 069 (11,1 „)
„ französische „	423 157 (5,9 „)	418 768 (5,7 „)
„ niederländ. „	353 005 (4,9 „)	364 088 (5,0 „)
andere Flaggen	602 038 (8,4 „)	844 346 (11,7 „)

Noch im Jahre 1885 stand Deutschland mit 3,1% an vierter Stelle hinter England (76,7%), Frankreich (9,0%) und Holland (3,0%).

Mit der Entwicklung der deutschen Handelsmarine, wie der deutschen überseeischen Interessen überhaupt, hat diejenige der deutschen Kriegsmarine nicht Schritt gehalten. Mit Freuden haben wir es daher begrüsst, dass die Reichsregierung mit dem Plane hervortrat, eine kräftige Vermehrung der Flotte, und insbesondere der für den überseeischen Dienst bestimmten Kreuzer in die Wege zu leiten. Als dieser Plan im Reichstage auf lebhaften Widerspruch stiess, haben wir demselben unterm 10. März d. J. eine Denkschrift unterbreitet, in der wir auf das dringende Bedürfniss vermehrter Mittel zum Schutze der deutschen Interessen im Auslande hinwiesen, darlegten, dass der Flottengründungsplan von 1873 sowohl wegen des ausserordentlich gesteigerten Umfanges der zu schützenden Interessen als auch wegen der Nothwendigkeit schnelleren Ersatzes in der Kriegs- wie in der Handelsmarine nicht mehr maassgebend sein könne, und die Behauptung, dass die Aufwendungen für die Kriegsmarine unproduktive seien, namentlich unter Hinweis auf die Bedeutung einer kräftigen deutschen Schiffbau-Industrie zurückwiesen. Wie diese Industrie ihre Erstarkung zweifellos grossentheils der Kriegsmarine verdankt,

so würde auch ihre stärkere Inanspruchnahme für Zwecke der letzteren ihren weiteren Aufschwung zur Folge haben und sie in den Stand setzen, einerseits den Anforderungen der Deutschen Rhederei zu entsprechen, so dass dieselbe nicht mehr genöthigt ist, bei dem meist plötzlich auftretenden Bedarfe einen grossen Theil ihrer Aufträge ins Ausland zu vergeben, andererseits auch sich bei Schiffsbauten für fremde Rechnung mehr zu betheiligen. Leider hat der Reichstag unseren Darlegungen keine Berücksichtigung geschenkt.

Einen anderen Beweis für die geringe Rücksichtnahme, welche dem Handel und der Schifffahrt gegenwärtig seitens der gesetzgebenden Faktoren des Reiches zu Theil wird, liefern die Verhandlungen über den Entwurf eines Auswanderer-Gesetzes. Da nach dem Entwurf den Auswanderer-Unternehmern die Erlaubniss zum Gewerbebetriebe, und zwar nur für bestimmte Länder oder Theile solcher, vom Reichskanzler nach freiem Ermessen erteilt oder versagt werden soll, und von ihm jederzeit beschränkt oder zurückgenommen werden kann, so würden, da eine klare Bestimmung des Begriffs „Auswanderer“ nicht gegeben ist, alle die Personenbeförderung betreibenden Rhedereien, d. h. alle überseeischen Dampferlinien, hinsichtlich der Fortführung, Ausdehnung oder Aenderung ihres Betriebes dauernd von dem Belieben des Reichskanzlers abhängig sein. Diese Abhängigkeit bezieht sich mit dem Personenverkehr auch auf den Güterverkehr; denn beide sind bei den heutigen Verhältnissen nicht von einander zu trennen, und ist um so bedenklicher, als für die Entscheidung des Reichskanzlers nicht etwa die Betriebsführung des Unternehmers, sondern in erster Linie die Rücksicht auf kolonialpolitische Gesichtspunkte maassgebend sein soll, als deren wichtigster bezeichnet wird, die Auswanderer von solchen Gebieten abzulenken, wo sie der heimischen Industrie und Landwirtschaft Konkurrenz machen, und nach solchen hinzulenken, wo dies nicht der Fall ist, sie z. B., wie speziell erwähnt ist, von Nordamerika ab- und nach Südamerika hinzuleiten. Soll mit diesen Grundsätzen Ernst gemacht werden, so würden die Tage der beiden grössten deutschen Rhedereien, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd, gezählt sein.

Wir haben diese Bedenken dem Reichstage in einer eingehenden Denkschrift dargelegt, und ausgeführt, dass, wenn man die Auswanderung lenken wolle, dies doch nur nach Rücksichten für das Wohl der Auswanderer geschehen dürfe, dies aber mit dem aufgestellten Gesichtspunkte im direkten Widerspruch stehe. Denn die beste Aussicht für ihr Fortkommen finden die Auswanderer in Ländern in denen sie ähnliche klimatische und Bodenverhältnisse antreffen, wie in ihrer Heimath, dort werden sie aber der heimischen Landwirtschaft und Industrie am meisten Konkurrenz machen; das werden sie aber überhaupt stets thun, wenn sie ihr neues Heimathsland zu höherer Kultur emporbringen. Als Grundfehler des Entwurfs haben wir die unsachgemässe und schädliche Verquickung des Rhedereigeschafts mit dem Geschäfte des Auswanderungs-Unternehmers bezeichnet. Ueber diese Bedenken, die auch im Reichstage von einigen Abgeordneten lebhaft geltend gemacht wurden, ging man aber kurz mit dem Bemerkten hinweg, dass in erster Linie das nationale Interesse, in zweiter Linie das der Auswanderer und erst in letzter dasjenige der Rhederei zu berücksichtigen sei. Das Gesetz wurde mit verhältnissmässig geringfügigen Aenderungen angenommen und tritt am 1. April 1898 in Kraft. Es bleibt nur die Hoffnung, dass bei Handhabung des Gesetzes mehr als bei den Verhandlungen die Erkenntniss zum Durchbruch kommen werde, dass die Rhederei, namentlich die Dampfschiffs-Linien die wichtigsten Träger der nationalen Interessen im Auslande sind.

Die Revision des Handelsgesetzbuches ist vom Reichstage im Wesentlichen nach der Vorlage des Bundesraths erledigt worden. Der Handelsstand wird einiger Zeit bedürfen, ehe er sich mit der, von der leichtverständlichen Sprache des ihm lieb-

gewordenen Handelsgesetzbuchs vielfach abweichenden Ausdrucksweise des neuen Gesetzes wird vertraut gemacht haben.

Von einer gründlichen sachlichen Uebersarbeitung des 3. Buches des Seerechts ist zur Zeit Abstand genommen worden. Allgemein wird anerkannt, dass es dringend wünschenswert ist, in dieser Materie die möglichste Uebereinstimmung in den Rechten der hauptsächlich in Betracht kommenden Staaten herbeizuführen; zu den hierzu erforderlichen umfangreichen Arbeiten fehlt es der durch die Ergänzungsgesetze zum bürgerlichen Gesetzbuch voll in Anspruch genommenen deutschen Justizverwaltung gegenwärtig an Zeit.

Nur zwei wichtige Aenderungen sind vorgenommen worden. Auf Antrag der hanseatischen Handelskammern ist hinsichtlich des Konnossements in Uebereinstimmung mit der immer allgemeiner gewordenen Praxis bestimmt worden, dass dasselbe statt vom Schiffer auch von einem anderen Vertreter der Rhederei ausgestellt werden könne, und dass seine dingliche Wirkung nicht erst eintrete „sobald die Güter wirklich abgeladen sind,“ sondern schon „sobald die Güter von dem Schiffer oder einem anderen Vertreter des Rheders zur Beförderung übernommen sind.“ (§ 647).

Ferner ist die Bestimmung, dass bei einem durch beiderseitiges Verschulden verursachten Zusammenstosse keinem Schiffe ein Ersatzanspruch gegen das andere zusteht, dahin geändert worden, dass die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon abhängt, inwieweit der Zusammenstoss vorwiegend von Personen der einen oder der anderen Besatzung verursacht worden ist (§ 735). Diese Aenderung entspricht einer Empfehlung der 1892er Brüsseler Konferenz der International Law Association. Der hiesige Nautische Verein hatte unter unserer Befürwortung beantragt, die Frage auf dem diesjährigen Vereinstage des Deutschen Nautischen Vereins zur Sprache zu bringen, und nachdem dort eine bezügliche Resolution angenommen worden war, beschloss der Reichstag auf Antrag des Abgeordneten Frese die Aenderung, welche dem im Bürgerlichen Gesetzbuche allgemein angenommenen Grundsatz entspricht, den Anforderungen der Billigkeit Rechnung trägt und die Uebereinstimmung der verschiedenen Seerechte in diesem Punkte anbahnt.

Am 2. Juli ds. Js. haben in Brüssel hervorragende Vertreter der wichtigsten Assekuranzbörsen der verschiedensten Staaten darüber berathen, ob und in welcher Weise es möglich sein würde, den erheblichen Aufwand an Zeit, Arbeit und Kosten, der durch die gerichtliche Verfolgung von Ansprüchen aus Kollisionen entsteht, dadurch zu vermeiden, dass diese Ansprüche besonderen, an den verschiedenen Häfen zu bildenden Schiedsgerichten übertragen werden, bei deren Zusammensetzung auf die verschiedenen in Frage kommenden Interessen weitgehende Rücksicht zu nehmen wäre. Der Verein Hamburger Assekuradoren hat uns unter Uebersendung des Protokolls jener Besprechung um eine Aeussderung über den Plan und insbesondere darüber ersucht, ob sich die Aufnahme einer Klausel in die Konnossemente ermöglichen lassen würde, nach der die Verlader sich damit einverstanden erklären, auch ihre Ansprüche gegen ein kollidirendes Schiff schiedsgerichtlich entscheiden zu lassen, falls der Rheder dies hinsichtlich seiner Ansprüche thut. Wir verkennen nicht die mannigfachen Schwierigkeiten, die sich der Durchführung des Gedankens entgegenstellen, glauben aber, dass dieselben sich bei allseitigem Interesse für die Sache würden überwinden lassen. Es kann wohl keinem Zweifel unterliegen, dass dadurch eine grosse Erleichterung in der Abwicklung der Geschäfte und eine erhebliche Ersparung an unproduktiven Kosten, in erster Linie für die Assekuradoren, aber auch für die Rheder erzielt werden würde.

Die Technische Kommission für Seeschiffahrt hat ihre Arbeiten über die Revision der Seemannsordnung beendet. Ihre Beschlüsse sind uns mit bezüglichen Bemerkungen des Reichsamt des Innern, mit einer besonderen Vorlage betreffend

Regelung des Stellenvermittlungswesens und mit Anträgen auf Abänderung einiger Bestimmungen des Handelsgesetzbuches, durch welche die Bestimmungen über die Vertheilung des Berge- und Hilfslohns zweckmässiger geregelt und die Ansprüche des Schiffers bei Entlassung und Erkrankung mit den für die Manuskraften vorgeschlagenen Bestimmungen wieder in Einklang gebracht werden sollen, von der Handelskammer zur Aeussderung überwiesen worden. Nach Berathung mit einigen Mitgliedern der Handelskammer haben wir ein umfangreiches Gutachten ausgearbeitet.

Die Beschlüsse der Washingtoner Konferenz über das See-Strassenrecht haben auch in diesem Jahre lebhaftere Erörterungen hervorgerufen. Die vielfachen Verhandlungen über die Schallsignale hatten dazu geführt, dass die britische Regierung sich dazu verstand, die früher vorgeschlagenen 9 Signale auf 5 zu ermässigen. Mit dieser Abänderung veröffentlichte sie nunmehr die Washingtoner Beschlüsse und setzte ihr Inkrafttreten als neue Strassenrechts-Verordnung auf den 1. Juli d. J. fest. Nunmehr eröffneten die Fischdampfer-Interessenten, insbesondere in Deutschland, eine lebhaftere Agitation, weil im Art. 26 nur den fischenden Segelschiffen, nicht auch den fischenden Dampfern ein bevorzugtes Wegerecht eingeräumt sei. Letztere seien weniger manövrierfähig als die fahrenden Segelschiffe; dies müsse im Art. 26 berücksichtigt werden, und wenn dies international nicht mehr zu erreichen sei, müsse Deutschland für sich hierin eine Aenderung treffen. Auch im Reichstag wurde die Sache in diesem Sinne lebhaft erörtert. In einer Besprechung, die wir mit einer grösseren Zahl von Mitgliedern unseres Vereins über diese wichtige Frage veranstalteten, wurde anerkannt, dass es richtig sei, den fischenden Dampfern unter gewissen Einschränkungen das Wegerecht nicht nur gegenüber anderen Dampfern, sondern auch gegenüber Segelschiffen einzuräumen. Doch wurde die Uebereinstimmung der bezüglichen deutschen Bestimmungen mit denen der anderen Staaten, insbesondere Englands, unter allen Umständen für erforderlich gehalten und befürwortet, die Reichsregierung möge versuchen, durch Verhandlungen mit England noch bis zum 1. Juli eine befriedigende Regelung der Frage herbeizuführen. Ebenso sprach sich bald darauf der Deutsche Nautische Verein aus. Wir ersuchten die Chamber of Shipping of the United Kingdom und die Liverpool Steamship Owners' Association, in gleichem Sinne auf ihre Regierung einzuwirken. Aber obgleich dieselben unserem Ersuchen Folge gaben, war doch die Regelung in der kurzen Zeit nicht mehr möglich. Am 9. Mai erschien eine Kaiserliche Verordnung, welche die mit denen der übrigen Staaten übereinstimmenden neuen Bestimmungen über das See-Strassenrecht mit dem 1. Juli d. J. in Kraft setzt, und am 10. Mai wurden über die Lichterführung pp. der Fischer- und Lootsenfahrzeuge dieselben Vorschriften erlassen, welche in England bestehen. Durch die Reichstags-Verhandlungen vom 19. Mai wurde festgestellt, dass durch letztere Verordnung die Fischerfahrzeuge als nur beschränkt manövrierfähig bezeichnet werden sollen, so dass damit indirekt die Ausweich-Verpflichtung der anderen Fahrzeuge ihnen gegenüber anerkannt worden ist. Neuerdings hat eine Konferenz der Führer der die Fischerei in der Nordsee beaufsichtigenden Kriegsschiffe der beteiligten Staaten über diese Frage stattgefunden, so dass gehofft werden kann, dass demnächst eine völlig klare Regelung derselben herbeigeführt werden wird.

Die See-Berufsgenossenschaft hat eine Erweiterung ihrer Unfallverhütungs-Vorschriften, namentlich durch Bestimmungen über wasserdichte Schotten für Post- und Passagierdampfschiffe in transatlantischer Fahrt vorgenommen. Damit ist eine neue Gewähr für die möglichst sichere Beschaffenheit der Schiffe gegeben, so dass die Frage der staatlichen Beaufsichtigung des Schiffsbaues als dauernd erledigt betrachtet werden kann.

Schon im letzten Bericht konnten wir erwähnen, dass Verhandlungen darüber schwebten, der See-Berufsgenossenschaft



die Verwaltung der Invaliditäts- und Alters-Versicherung der Seeleute zu übertragen und ihr weitere Befugnisse betreffs der Krankenfürsorge einzuräumen. Der Bundesrath hat in einer Vorlage über die Abänderung der Unfallversicherungs-Gesetze bezüglich Bestimmungen dem Reichstage zur Beschlussfassung unterbreitet. Leider ist aber diese Vorlage im Reichstage nicht zur Erledigung gelangt.

Wir können nicht unterlassen, bei diesem Anlasse unserem lebhaften Bedauern darüber Ausdruck zu geben, dass der verdiente Präsident des Reichs-Versicherungsamts, Herr Dr. Bödiker, aus diesem Amte geschieden ist. Seine Persönlichkeit, seine eingehende Kenntniss der thatsächlichen Verhältnisse und sein Bestreben, die gesetzlichen Bestimmungen diesen thunlichst anzupassen, haben ihm die Verehrung aller Derer eingetragen, die antlich mit ihm in Berührung traten, und wesentlich dazu beigetragen, die Schwierigkeiten bei der Ausführung sozialpolitischer Gesetzgebung zu überwinden. Seine weitsichtigen Gedanken über die Ausgestaltung und Vereinfachung dieser jetzt einigermaassen chaotischen Gesetzgebung haben bei den in der Praxis stehenden Leitern der Berufsgenossenschaften lebhaft Anerkennung gefunden. Speciell für die Verhältnisse der Seeschifffahrt hat er stets ein warmes Interesse bekundet, das bei den Angehörigen dieses Berufszweiges in dankender Erinnerung behalten werden wird.

Die Verordnung betreffend die Beförderung gefährlicher Güter in Kauffahrteischiffen hat, nachdem die von der Bürgerschaft gegen die frühere Vorlage erhobenen Bedenken berücksichtigt worden sind, deren Genehmigung gefunden und ist am 2. December v. J. veröffentlicht worden.

Auch die jahrelangen Verhandlungen über das Hafengesetz haben vor Kurzem in einer unsern Wünschen und Anträgen in allen wesentlichen Punkten Rechnung tragenden Weise ihren Abschluss gefunden. Nach erzieltm Einverständnisse zwischen Senat und Bürgerschaft ist das neue Hafengesetz, zugleich mit einer vom Senate erlassenen Hafenordnung am 1. Juli d. J. in Kraft getreten.

Der Schiffsverkehr im hiesigen Hafen befindet sich fortgesetzt in erfreulicher Zunahme. Es kamen an

	Schiffe	Netto-Register-Tons
1893	8 792	5 886 378
1894	9 163	6 228 821
1895	9 443	6 254 493
1896	10 477	6 445 167

Wenn die Zunahme des Raumgehalts in den beiden letzten Jahren geringer erscheint, als diejenige von 1893 auf 1894; so ist das die Folge der mit dem 1. Juli 1894 in Kraft getretenen neuen Schiffsvermessungs-Ordnung, deren Wirkung sich jetzt einigermaassen übersehen lässt. Im ersten Halbjahr 1895 kamen an 3102 Dampfer mit 2 773 184 Tonnen (Durchschnitt: 894 Tons); im zweiten Halbjahr: 3744 Dampfer mit 2 786 413 Tonnen (Durchschnitt: 794 Tons); im ersten Halbjahr 1896: 3783 Dampfer mit 2 775 675 Tonnen (Durchschnitt: 734 Tons); im zweiten Halbjahr: 3714 Dampfer mit 2 903 867 Tonnen (Durchschnitt: 780 Tons). Die Durchschnittsgrösse der Dampfer hat in Wirklichkeit nicht ab-, sondern im Gegentheil zugenommen. Wenn der Durchschnitt im ersten Halbjahr 1896 kleiner erscheint, als im letzten Halbjahr 1895, so erklärt sich das daraus, dass in letzterem die neue Vermessung noch nicht überall zur Anwendung gekommen ist. Um für 1895 und 1896 mit den früheren vergleichbare Zahlen zu erhalten, muss man bei den Dampfern den durchschnittlichen Raumgehalt für das erste Halbjahr zu Grunde legen; dann erhält man für 1895 einen um 550 723, für 1896 um 1 022 775 Tons grösseren Raumgehalt. Dies stimmt auch mit den früheren Berechnungen überein, nach denen der Raumgehalt der Dampfer nach dem neuen Verfahren um fast 20% kleiner auskommt; der Raumgehalt der hier angekommenen Schiffe

würde also im vorigen Jahre nach der früheren Anschreibung annähernd 7% Millionen Tons betragen haben.

Dieser rapiden Verkehrssteigerung waren unsere Hafenanlagen nicht mehr gewachsen; störend zeigte sich sowohl der Mangel an Quaiplätzen, als auch der Mangel an Liegeplätzen in den Hafeneinschnitten. Wir richteten daher im November v. J. an den Senat und die Bürgerschaft eine Eingabe, in der wir unter Hinweis auf diese Verhältnisse und insbesondere unter Hinweis darauf, dass die hamburgische Flotte seit Beginn des Jahres um 32 Schiffe mit 52 812 Brutto-Register-Tons zugenommen habe, und dass für hiesige Dampferlinien ferner 27 Schiffe mit fast 100 000 Brutto-Register-Tons im Bau begriffen seien, um schleunige Erweiterung der Hafenanlagen ersuchten. Der bald darauf ausgebrochene Streik machte die Unzulänglichkeit derselben besonders stark fühlbar. Es wurden daher, ausser dem im Bau begriffenen Südfruchtschuppen am Magdeburger Hafen und dem Umbau des Querschuppens am Grasbrookhafen zu einem Vertheilungsschuppen, nach deren in diesem Herbst zu erwartenden Fertigstellung die Schuppen 22 und 34 für den allgemeinen Verkehr frei werden, die Erbauung von Quaischuppen am Ostende des Amerikaquai und des O'Swaldquai (A 4 683 000), sowie die Erbauung von bis zu diesem Herbst fertig zu stellenden provisorischen Schuppen am Westende des O'Swaldquai (A 392 000) und ferner die Herstellung zweier grosser Hafeneinschnitte auf dem Kuhwärder (A 11 600 000) beantragt und bewilligt. Ein Antrag wegen Erbauung eines Schuppens auf dem einzigen noch freien Platz am Versmannquai (A 850 000) und wegen Erbauung eines Annahme-Schuppens für See-Ausfuhrsgüter am Magdeburger Hafen (A 550 000) liegt der Bürgerschaft noch zur Beschlussfassung vor. Bis zur Fertigstellung aller dieser Bauten wird der Verkehr die Enge der Verhältnisse gewiss häufig unliebsam empfinden. Diese Erfahrung zeigt, dass wenn Hamburg sich, wie zu hoffen, in ähnlicher Weise wie bisher weiter entwickelt, mit der Vergrösserung der Hafenanlagen nicht gewartet werden darf, bis das Bedürfniss dazu unabweislich liegt, sondern das rechtzeitig für das demnächst zu erwartende Bedürfniss vorgesorgt werden muss. Eine unseres Erachtens dringend nothwendige Vervollständigung unserer Hafenanlagen besteht in der Verbindung der Veddeltäfen mit den Peutekanälen, welche den oberländer Kähnen den Verkehr zwischen der Obereibe und den Hafeneinschnitten ohne Benutzung der schon jetzt fast übermässig in Anspruch genommenen Elbe im Gebiete des Hafens ermöglichen werde. Inzwischen hat Hamburg durch verbesserte Beleuchtung der Unterelbe deren Befahrung auch für die grossen Schiffe möglichst erleichtert und sicherer gemacht. Erst neuordings wieder ist der Bürgerschaft ein Antrag auf Bewilligung von A 240 000 zur Herstellung dreier Leitfeuer zugegangen.

(Ferner enthält der Bericht eine ausführliche Beschreibung des grossen Hamburger Strikes der Hafenarbeiter. Wir sehen davon ab eingehend die seiner Zeit von uns verschiedentlich berichteten Thatsachen noch einmal zu erwähnen. Es sei nur bemerkt, dass der Arbeitgeber-Verband auf den Antrag der Hamburger Rheder, dem früher geäusserten Wunsch der Arbeiter, die Einsetzung eines Hafeninspektors, beim Senat beantragte. Die Anstellung eines derartigen Beamten fand nicht statt, weil ein Einverständniss zwischen beiderseitigen Vertrauensmännern nicht erzielt werden konnte. Nach Beilegung des Strikes wurde dieser Vorschlag noch einmal besprochen und fand allgemeine Anerkennung. Ein darauf bezüglicher Antrag ist bereits vom Senat der Bürgerschaft zur Genehmigung vorgelegt. D. R.)

Der Senat setzte eine Kommission zur Prüfung der Arbeitsverhältnisse im Hafen ein, die den Verein Hamburger Rheder ersuchte, dem auch vor ihr dringend geäusserten Wunsche der Seeleute auf Errichtung einer gemeinschaftlichen Feuerstelle, neben derjenigen der Hamburg-Amerika-Linie

näher zu treten. Unsere Stellung zu dieser Frage ist bekannt. Wenn wir auch die gegen die Heuerbaase erhobenen Vorwürfe für vielfach übertrieben halten, so ist doch unverkennbar, dass mit dem Heuerbaas-Wesen manche Missstände unzertrennlich verbunden sind. Es ist eine, wenn auch nicht die einzige, vielleicht nicht einmal die wichtigste Quelle für die Ausbeutung der Seeleute. Immerhin ist es wünschenswerth, diese zunächst fassbare Quelle zu verstopfen und es kann nur im Interesse der Rheder liegen, in dieser Beziehung befriedigende Verhältnisse herbeizuführen. Wir haben daher unsere bereits vor einigen Jahren eingeleiteten Erörterungen über diese Frage wieder aufgenommen, und hoffen Ihnen in nicht zu ferner Zeit bezügliche Vorschläge unterbreiten zu können.

Ein anderer von den Seeleuten geäußelter Wunsch ist dahin gegangen, das System der Vorschusszahlungen ganz zu beseitigen. Wir halten dies allerdings für das wirksamste Mittel, um der Ausbeutung der Seeleute einen Riegel vorzuschieben. Die Seeleute werden dadurch genöthigt, die Borgwirthschaft aufzugeben und mit ihren Mitteln ordentlich und voraussehend hauszuhalten. Das ist der beste Schutz gegen Uebervorteilungen. Diese wichtige Aenderung wird sich am Besten im Zusammenhange mit der gemeinschaftlichen Heuerstelle durchführen lassen.

## Vermischtes.

**Schiffahrtseinrichtungen in Hartlepool.** Rheder und Kaufleute Hartlepoons haben sich vor längerer Zeit an zuständiger Stelle über die Verkehrshindernisse, welche ihnen durch die North-Eastern Eisenbahn-Gesellschaft bereitet werden, beschwert. Nach dem Bericht an eine vom Bürgermeister der Stadt berufene Kommission zu urtheilen, sind die Klagen der Vorberührten allerdings sehr begründet. Es handelt sich hierbei in erster Linie um die Wegschaffung von Holzladungen durch die Bahn. Da es einertheils an den nöthigen Waggons, andererseits der ganzen Bahngesellschaft an einer einheitlichen Leitung zu fehlen scheint, sind die sämtlichen Docks derartig mit gelöschten Holzstapeln vollgepfropft, sodass es nicht selten vorkommt, wenn beladene, von Holzhäfen kommende Schiffe tagelang auf einen Lösplatz und auf ihre Abfertigung warten müssen. Diese Zustände verschlechtern sich von Tag zu Tag und verursachen Rhedern wie Eigenthümern der Ladung unabsehbaren Schaden. Man hat jetzt einen letzten Antrag an die Bahngesellschaft gestellt, dieser Unordnung in kurzer Zeit abzuhelfen, widrigenfalls die Rheder ihre Schiffe nach anderen Häfen senden werden. Man hat dabei zuerst an Grimsby gedacht, dessen Dockanlagen und Bahnverkehrsverhältnisse sich stets eines guten Rufs erfreuten. Ob das Ultimatum der Rheder und Kaufleute die beabsichtigte Wirkung hervorrufen wird, bleibt abzuwarten.

**Ueberladener deutscher Dampfer.** Der Führer des deutschen Dampfers „Konkurrent“ von Flensburg hatte sich am 10. August vor dem Richter Gillespie zu verantworten, weil er den Bestimmungen der Merchant Shipping Act vom April 1894 zuwider gehandelt. Das Schiff hatte seine Ladung eingenommen und lag klar zum Ausgehen, an Bord befand sich jedoch ein Beamter des englischen Handelsamtes um die Höhe des Freibords zu messen. Nachdem dies geschehen, erklärte der Beamte das Schiff als überladen. Während der Zeit war der Lootse an Bord gekommen; man löste auf seine Anordnung hin die Vertäuungen, ungeachtet der Anwesenheit des Beamten und nahm diesen mit in See. Seine hierauf ausgeführten Proteste bewirkten natürlich, dass das Schiff zu Anker ging. Das Gericht verhängte, in Anbetracht der unter diesen Umständen ungerechtfertigten Handlungsweise des Kapitäns, über diesen eine Strafe von 100 £, da man von der Voraussetzung ausge-

gangen, dass der Führer des „Konkurrent“ von der Anwesenheit des Beamten unterrichtet sei. Diese Annahme stellte sich bei einer Appellation des Kapitäns gegen den Urtheilsspruch als irrtümlich heraus, denn der Beamte des Handelsamtes war nicht in Uniform erschienen und hatte verabsumt, den Zweck seiner Thätigkeit an Bord dem Kapitän mitzutheilen, ausserdem wurde als mildernder Umstand die Unkenntniss der englischen Sprache seitens des Beklagten anerkannt und desshalb das Strafmaass auf 10 £ herabgesetzt.

Den London „Times“ wurde vor einigen Tagen folgender mit den Buchstaben W. H. R. unterzeichneter Brief zugesandt, der die mit dem Lootsenwesen betrauten Behörden des Kaiser-Wilhelm-Kanals tadelt und sich dabei auf folgende ihm passirte Begebenheit beruft. „Von Cowes kommend erreichten wir mit einer 650 grossen Dampfyacht des königlichen Yachtklubs die Elbeinfahrt des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Bei unserer Ankunft forderten wir den Vorschriften gemäss einen Lootsen, der sich auch bald einstellte, jedoch in einem unfähigen Zustand das Kommando eines Schiffes zu übernehmen. Der Führer der Yacht begab sich sofort an Land, machte der Behörde darauf bezügliche Vorstellungen und bat um einen anderen Lootsen. Die Beamten berathschlagten was zu thun sei, während der Lootse sich weigerte das Schiff zu verlassen. Schliesslich kam ein anderer Lootse an Bord. Sein Vorgänger wurde zu unserer Zufriedenheit genöthigt von Bord zu gehen.“ Der Schreiber dieses anonymen Briefes erwähnt noch zum Schluss. „Wir hatten, nachdem die angegangene Behörde unsere berechtigte Klage eingesehen und versprochen Ersatz zu senden, keinen Grund zu weiteren Beschwerden, jedoch sollten die Lootsen, da sie nach den dort bestehenden Bestimmungen Verantwortung für das jeweilig unter ihrem Kommando befindliche Schiff tragen, in Bezug auf ihre Gemüthsverfassung vor ihrer Absendung geprüft werden.“ — (Wir geben den Artikel unter allem Vorbehalt hier zum Ausdruck, weil die meisten anderen englischen Zeitungen die Gelegenheit mit Freuden benutzen werden eine Wiederholung des Gesagten in ihren Spalten aufzunehmen, wobei es dann auf ein Wort mehr oder weniger nicht ankommt. Dass dabei leicht eine Einstellung der Thatsachen entsteht, die zu Unannehmlichkeiten führen kann, ist wohl einleuchtend. D. R.)

Der texanische Hafen Galveston, erst verhältnissmässig kurze Zeit als solcher bekannt, erfreut sich einer gedeihlichen Entwicklung. Von grösseren Schiffen nahmen zuerst Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie an dem dortigen Verkehr theil, heute dagegen lassen amerikanische, englische und in letzter Zeit auch französische Linien ihre Schiffe dorthin fahren. Eine neue Linie, die „Lon Star Line“, von New-York nach Galveston, beabsichtigt einen wöchentlichen Verkehr einzurichten, es sind bereits drei 4000 Tons grosse Boote zu diesen Fahrten gebaut, andere noch im Bau befindliche folgen nach. Im Herbst soll von Havre nach Galveston unter dem Namen „Hall Linie“ eine Gesellschaft gegründet werden, das erforderliche Kapital ist schon zur Stelle. Von Kiel aus beabsichtigt die Firma Diederichsen Schiffe von Hamburg über Antwerpen nach dem texanischen Hafen zu expediren, erst in dreiwöchentlichen später in vierzehntägigen Zwischenräumen. Ebenso hat der Norddeutsche Lloyd beschlossen einen monatlichen Passagier- und Frachtverkehr zwischen Bremen und Galveston schon Ende dieses oder Anfang des nächsten Monats ins Leben zu rufen. Eingeweiht soll die neue Verbindung durch den Dampfer „Crefeld“ werden.

Gelegentlich der Klagen, mit denen die deutschen Hochseefischer an die Oeffentlichkeit treten um von der Regierung zum Schutz ihrer Interessen an der dänischen Küste ein ferneres Wachschiff zu dem schon jetzt in Dienst befindlichen zu erwirken, bemerkt die Deutsche Fischereizeitung unter Anderem. Der deutsche Fischer setzt sein Netz an der dani-

schen Küste in angemessener Entfernung von der Territorialgrenze aus. Ausweichen, Wind und Strom und oft auch bessere Fangergebnisse bringen ihn bis dicht an dieselbe heran. Wenn er eine Karte in genügend grossem Maassstabe und neu genug, um eine Ortsbestimmung in derselben absetzen zu können, an Bord hat, was übrigens selten der Fall ist, so sind seine Einrichtungen an Bord zum Peilen so mangelhafter Art, dass diese Bestimmung des Schiffsortes immer von sehr zweifelhafter Genauigkeit ist. Es ist dies nicht etwa ein Mangel, der nur auf deutschen Fischerfahrzeugen vorkommt, sondern er herrscht auf den Fahrzeugen aller Nationen gleichmässig. Einen weiteren Anhalt bietet ihm das Loth; die Tiefen auf der Grenze nimmt er aus der Karte, die nicht immer neuesten Datums und daher wenig zuverlässig ist, oder er begnügt sich auch damit, die allgemeine als Grenze geltende Wassertiefe als richtig anzunehmen, ohne seinen Schiffsort genau in der Karte festzustellen. Warum hat er keine ordentliche Karte an Bord und warum verfährt er nicht sorgfältiger? wird man fragen. Die Fischerei ist kein so lukratives Geschäft, dass der Führer eines Fahrzeuges sich mit Spezialkarten aller möglichen Küstenstrecken versehen kann; ausserdem würden ihm dieselben nicht einmal immer den nöthigen Dienst leisten, denn er ist Fischer und nicht Navigator. — Dieselbe Zeitung entbindet uns den Fischern Rathschläge zu ertheilen wo sie die zu ihrem Berufe unbedingt nothwendigen Karten käuflich in ihren Besitz bringen können. Denn die bekannte Zeitschrift sagt: Eine anscheinend nicht genügend bekannte Einrichtung besteht bei den Küstenbezirksämtern. Dieselben haben stets die neuesten Seekarten vorrätig, welche stetig korrigirt werden, d. h. alle Aenderungen in den Tiefenverhältnissen, der Betonung und Befeuerung, die Lage von Wracks u. s. w. werden sofort nach dem Bekanntwerden in die Karten eingetragen, so dass dieselben stets auf dem Laufenden sind. Besonders für Fischdampfer ist diese Einrichtung sehr wichtig. Die Karten werden zum Originalpreise an die Seefahrttreibenden abgegeben, welche damit eine bis auf den Tag des Ankaufes berichtigte Karte erhalten. Wie wichtig ist oft die Lage eines Wracks für den Fischer! Die Unkenntniss desselben kostet oft hunderte von Mark. Trotzdem wird diese gute Einrichtung weder von Fischdampferkapitänen noch sonst genügend ausgenützt, und geradezu verwunderlich ist es, dass man sich lieber mit einer englischen Karte ältesten Datums begnügt, als die korrekt gehaltenen deutschen Karten zu kaufen, nur weil die Tiefen in der ersteren in Faden, in der letzteren in Metern angegeben sind, an welches Mass sich unsere Fischer noch nicht gewöhnen können. Ausserdem sind die englischen Karten für die deutsche Hochseefischerei nicht im entferntesten so praktisch und handlich eingerichtet, als die deutsche Karte der Fischereigründe von Danien. (Dass diese erwähnten Karten in jeder Kartenhandlung erworben werden können braucht wohl kaum noch hinzugefügt werden. D. R.)

**Ueber die geplante deutsche Südpolexpedition** sind neuerdings verschiedene Mittheilungen in die Oeffentlichkeit gelangt, die nicht in allen Punkten der Wirklichkeit entsprechen. Richtig ist es, dass der Plan besteht, eine deutsche Expedition zu geographischen Zwecken nach den antarktischen Gegenden zu entsenden, und auf dem in Bremen stattgehabten deutschen Geographentag ist eine Kommission eingesetzt worden, um weitere Schritte in dieser bedeutungsvollen Angelegenheit zu unternehmen. Von Herrn Wirkl. Geh. Admiralitätsrath Professor Dr. Neumayer, der zum ersten Vorsitzenden dieser Kommission ernannt worden ist, hören wir indess, dass über den Zeitpunkt des Beginnens der Expedition noch nichts festgestellt ist, an eine Betheiligung seiner Person an der Leitung der Expedition, wovon da und dort die Rede war, aber schon anlässlich seines hohen Alters — Herr Geheimrath Neumayer steht im 72. Lebensjahre — nicht gedacht werden konnte. Die Aus-

rüstungskosten des Unternehmens sind auf 950 000 M. veranschlagt worden, und die Expedition deren Thätigkeit sich besonders auf Tiefsee- und hydrographische Forschungen erstrecken soll, wird voraussichtlich aus zwei Schiffen bestehen. Man wird sich zunächst nach der Kerguelen-Insel oder den MacDonaldis-Inseln im südindischen Ocean begeben und dort für die Dauer etwa eines Jahres eine Station errichten. Eines der beiden Schiffe soll die Verbindung mit der Aussenwelt aufrecht erhalten, das Hauptschiff aber den Theilnehmern an der Expedition zur Verfügung stehen, damit man stets im Stande ist, kleinere Streiffahrten zur Erforschung der Meeresfauna u. s. w. vornehmen zu können. Besonders konstruirte Schleppnetze und sonstige wissenschaftliche Apparate werden in reichlicher Anzahl mitgeführt werden. Man rechnet darauf, dass die Regierung der Expedition ihr Interesse zuwenden wird; dass man jedoch den Wunsch hegte, ein Kriegsschiff zur Verfügung zu haben, wie von anderer Seite gemeldet worden, ist durchaus unrichtig; man hätte gar keine Verwendung für ein solches. Ein Vorstoss nach dem Südpol ist bei günstigen Eisverhältnissen in Aussicht genommen; doch zählt man vor allen Dingen auf reiche wissenschaftliche Ausbeute und will während des vorläufig auf ein Jahr berechneten Aufenthaltes im hohen Süden auch häufige kleine Schlittenexpeditionen unternehmen, um das wenig bekannte Thierleben der dortigen Regionen zu studiren. (Hambg. Nachr.)

**Hamburgs Auswandererwesen.** Der soeben erschienene Jahresbericht der Behörde für das Auswandererwesen konstatirt, dass die Auswanderung über Hamburg im Jahre 1896 auf 52 748 Personen gesunken sei, während 1895 noch 55 097 Personen aufzuweisen waren; der Bericht führt diesen Rückgang um 2349 Personen wesentlich auf den Ausstand der Hafenarbeiter zurück, durch welchen die hiesigen Passagierexpeditionen Ende des vorigen Jahres wegen Ausfalls einiger Dampfer gezwungen waren, das Hierherkommen ihrer Passagiere zu verhindern, bezw. dieselben über andere Hafenplätze zu dirigiren. Das Verhältniss der indirekten zur direkten Auswanderung ist für die erstere noch ungünstiger geworden, da nur 2360 Personen auf diesem Wege befördert wurden; die indirekte Auswandererbeförderung hat seit 1893 (2621 Personen) nicht einen so niedrigen Stand gezeigt wie jetzt, ausgenommen das dem Cholerajahr folgende Jahr 1893, wo in Folge der Sperrmassregeln nur 2071 Personen indirekt reisten. Das grösste Auswandererkontingent stellte im Jahre 1896 wiederum Russland mit 18 270 Personen, über ein Dritteltheil der Gesamtsumme; die Auswanderung aus Oesterreich-Ungarn hat weiter zugenommen, die aus Deutschland abgenommen (12 324 Personen). Seit 1878 ist keine so niedrige Zahl in Auswanderern deutscher Nationalität erreicht worden. Was die Bestimmungsländer betrifft, so ist bei den Vereinigten Staaten von Nordamerika ein kleiner Rückgang zu verzeichnen, dagegen hat die Auswanderung nach Kanada und Argentinien etwas zugenommen. Die Auswanderung nach Brasilien ist sich gleich geblieben, diejenige nach Chile und Afrika hat sich bedeutend gehoben. Die Personenbeförderung von hier nach Australien hat gänzlich aufgehört. Die stärkere Auswanderung nach Chile ist auf die von der dortigen Regierung gewährten Freipassagen zurückzuführen, die namentlich von Leuten aus Schleswig-Holstein, Brandenburg und Hamburg in Anspruch genommen wurde. Die Besichtigter der Auswandererschiffe nahmen im Ganzen 438 Besichtigungen vor und zwar 321 Hauptbesichtigungen, 89 Ladungsbesichtigungen, 18 Besichtigungen im Dock und 10 Vermessungen. Die Anzahl der Schiffe, welche der Passagierbeförderung dienten und sich einer behördlichen Besichtigung zu unterziehen hatten, betrug 84 (nur Dampfschiffe), gegen 79 im Jahre 1895; es waren 7 Schiffe neu hinzugekommen, 2 ausgeschieden. Von transatlantischen Plätzen wurden im Jahre 1896 nach Hamburg gebracht durch die Packetfahrt 17 203, Südamerikanische Dampf-



schiffahrts-Gesellschaft 1917, Kosmos-Linie 319, Woermann-Linie 629, Deutsch-Australische 66, zusammen 20 224 Personen; darunter befanden sich 588 mittellose Rückwanderer, so dass sich die Gesamtzahl derselben auf 1340 Personen beläuft.

**Schiffbau.** Lübeck. Am 18. August lief auf der Schiffswerft von Henry Koch der dritte für die Leichter-Gesellschaft zu Hamburg erbaute 600 Tons grosse Leichter glücklich vom Stapel; er erhielt den Namen „Correspondent“. Die Dimensionen des Leichterfahrzeuges sind die gleichen wie die für die Leichter-Gesellschaft ebenfalls auf dieser Werft erbauten Fahrzeuge „Ulrich“ und „Schalk“, nämlich: Länge zwischen den Steven 45 m, grösste Breite  $8\frac{1}{2}$  m, Tiefe des Schiffsraumes  $3\frac{1}{2}$  m.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Flensburg.

Das Seeamt verhandelte am 17. August über den Zusammenstoss des englischen Dampfers „Coventina“, Kapitän Kleck, mit einem in der Hohenhörner-Ausweiche des Kaiser-Wilhelm-Kanals vertäuten Schleppzug. Der Dampfer „Coventina“, von Schweden nach Rotterdam bestimmt, befand sich am 16. Juli ca. 1000 m von der Hohenhörner-Ausweiche in der Mitte des Fahrwassers, als er plötzlich Grundsog bekam und nach dem Südufer zulief, hier eine Zeitlang dem Ufer entlang steuerte, dann nach dem Nordufer hinüberschor und in den, aus 9 Fahrzeugen bestehenden, an der Ausweiche vertäuten Schleppzug fuhr. Der Dampfer riss der Galeas „Heimath“, Führer Franz, den Besahnsbaum und die Reeling fort, rannte dann vorne in die Galeas „Catharine“, Führer Speck, hinein, schob diese mit grosser Wucht auf die Böschung hinauf, drückte ihr mit seinem Steven den Bug an Backbord ein und brachte sie theilweise zum Sinken. Die „Heimath“ hat eine Reparatur von ca. 900  $\text{\$}$  gehabt, während die Beschädigung der „Catharine“ so gross war, dass das Schiff kondemniert werden musste. Auf der „Coventina“ hatte der Kanal-Lotse Petersen das Kommando. Derselbe sagt aus, er sei langsam und mit halber Kraft gefahren und habe vor der Kollision die Maschine gestoppt und den Backbordanker fallen lassen. Obgleich letzterer klar zum Fallen hing, gelang es doch nicht, denselben gleich zum Wasser zu bringen. Der Spruch des Seeamtes lautet: „Die Kollision des englischen Dampfers „Coventina“ mit den Galeassen „Heimath“ und „Catharine“ im Kaiser-Wilhelm-Kanal ist dadurch herbeigeführt, dass der Dampfer Grundsog bekam und aus dem Ruder lief; wäre der Anker zur rechten Zeit gefallen, so wäre der Zusammenstoss vermindert und vielleicht vermieden worden. Ein Verschulden trifft niemand.“

## Kleine Mittheilungen.

Unter den Auspicien der Regierung und hauptsächlich mit französischem Kapital soll an der Newa, dicht bei der bekannten Baltischen Werft eine neue Schiffswerft errichtet werden, die sich vornehmlich mit dem Baue von Torpedobooten und Kesseln für grössere Kriegsschiffe befassen wird.

Die im Jahre 1866 zuerst unternommenen Bagger- und Vertiefungs-Arbeiten des russischen Hafens Riga sind vollendet. Die durchschnittliche Wassertiefe beträgt 22 Fuss.

Zwei Dampfschiffsgesellschaften Dänemarks haben sich in Aarhus unter dem Namen „Jütländische Dampfschiffsgesellschaft“ vereinigt. Ihre Flotte besteht aus acht Dampfern und ihr Grundkapital beträgt 1 000 000 Kronen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Die zum 18. August festgesetzte Sitzung musste wegen nicht genügender Betheiligung ausgesetzt werden. Nächste Sitzung am 1. September.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der Sitzung vom 12. August, welche gut besucht war und unter der Leitung des Vorsitzenden stattfand, wurden zunächst fünf Herren in den Verein aufgenommen; die Erledigung von zwei weiteren Meldungen zum Eintritt in den Verein musste nicht erledigter Aufnahme-Formalien halber bis zur nächsten Versammlung verschoben werden. An Eingängen lagen vor: Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, enthaltend Bericht über die letzte dortige Versammlung; ein solches vom Deutschen Nautischen Verein nebst einer Zusammenstellung der von der Kommission desselben für die Abänderung der Seemannsordnung gefassten Beschlüsse; Zuschriften vom Ehrenmitgliede Herrn Döring-Leer und von Mitgliedern aus Hongkong, Marseille und Kamerun; ein Schreiben einer hiesigen Rhederei betr. Stellenvermittlung. Verlesen und besprochen wurden sodann drei in der „Hausa“ veröffentlichte Gerichtsentscheidungen. Nachdem darauf noch eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen war, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 18. August 1897.

Ausfrachten halten sich ziemlich unverändert. Heimfrachten sind unverändert bis auf Getreidefrachten von Californien, welche in den letzten Tagen mehr anziehen. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Sorata“ Rosario/Corral 14/6 Getreide.

„Nile“ Newyork/Calcutta 19 c. Petroleum.

„Lena“ Cardiff/Capetown 17/3 Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 6. August 1897.

Das Chartergeschäft für Getreide setzte sich lebhaft fort, eine Anzahl grosser Dampfer ist in diesem Artikel für Vollladungen, hauptsächlich von Baltimore, aber in ebenso ausgedehntem Maasse von New York abgeschlossen. Die Nachfrage nach mittelgrossen Booten nach Cork f. O. war weniger lebhaft als in voriger Woche; die Raten haben besonders für August-Ladung einen entschiedenen Rückgang erfahren. Wir notiren heute nach Cork f. O. für August 3s 3d, für September und spätere Monate 3s  $4\frac{1}{2}$ d und 3s 6d und für grosse Boote nach ausgesuchten Häfen 3s und 3s  $1\frac{1}{2}$ d, je nach dem Hafen. Für das Privilegium von einem Theil Stückgutladung würde wahrscheinlich ca.  $1\frac{1}{2}$ d mehr zugestanden werden. Momentan scheint die bis jetzt vorherrschende Aufregung in unserem Getreide- und Frachtenmarkt eine grosse Einschränkung gefunden zu haben, die auch nicht durch einen sehr bemerkenswerthen Rückgang der Getreidepreise hat beseitigt werden können. Die Nachfrage nach Schiffen ausserhalb des Getreidegeschäftes setzt sich lebhaft fort und wird ohne Zweifel grösseren Umfang annehmen, sobald die vorherrschende Aufregung im Getreidemarkt abnimmt. Die südatlantischen Baumwollhäfen sind jetzt für September/October-Ladung mit einiger Räumte auf dem Markt, sodass 35s nach Liverpool-Bremen zu Charterabschlüssen führen können; von den Golfhäfen ist die Nachfrage nichts weniger als dringend. Die Nach-

frage nach Holzräumen von den Golfhäfen setzt sich fort, jedoch haben die zunehmenden Forderungen der Rheder, gestützt auf die Aufregung im Getreidefrachtenmarkt vorläufig alle weiteren Engagements verhindert. — Der Mangel an Segelschiffsräume, sowohl am Platze als auf Ankunft, setzt sich fort, die Raten bleiben unverändert. Im Falle einer ausgesprochenen Nachfrage nach Räumen, würden die Frachten ohne Frage steigen. Kistenöl-Frachten nach dem fernen Osten sind sehr fest und Räume auf Ankunft, auch wenn weit entfernt findet beständig Abnehmer zu vollen Raten. Dasselbe mag von Schiffen mit Stückgutladung nach den Kolonien gesagt werden. In anderen Linien finden wir jedoch keine bemerkenswerthe Aenderung.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/4 d.	12/6	10/	10/a12/6
London, Dpfr.	3d.	15/	11/3	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	3d.	15/	8/9	15/
Bristol	3 1/4 d.	17/6	11/3	17/6
Hull	4 1/4 d.	15/	12/6	15/
Leith	4d.	22/6	15/	17/6
Newcastle	4 1/2 d.	15/	15/	15/a17/6
Hamburg	65 s	90 s	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	9 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	9 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/9a4/	23/9	20/	25/
Bordeaux	3/6	35 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	4 1/2 d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	60 s	20c.	18 c.	12c.
Marseille	3/9	25/	22/6	25/a27/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 3-32c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 5-32d. — Bremen 21c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Contin. nt.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr. 3/3a3/4 1/2	3/3a3/4 1/2	2/10 1/2 a3/	3/3a3/4 1/2	...
Raff. Petrol. p. Segel	....	2/a2 9	....	24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	20c.	18c.	18c.	21 1/2 c.

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

### Statistik der Seeunfälle durch Kollisionen.

Im Anschluss an dem in No. 32 der „Hansa“ gebrachten Artikel „Das Strassenrecht auf See im Lichte englischer Beleuchtung“ möge Dasjenige hier eine Stelle finden, was über die Statistik der Seeunfälle in dem Werke „Der Zusammenstoss von Schiffen aus den Gesichtspunkten der Schiffsbewegung, des Strassenrechts und der Haftpflicht aus Schiffskollisionen nach den Gesetzgebungen des Erdballs. Eine nautisch-juristische Studie von Dr. Richard Prien, Berlin. J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung, 1896.“ „Nach der Statistik des englischen Handelsamtes, des englischen Lloyd und des Kaiserlich deutschen statistischen Amtes machen die Kollisionen etwa 25% sämtlicher Seeunfälle aus, während die Strandungen allein ca. 50% repräsentiren.“

An den Kollisionen sind Segel- und Dampfschiffe fast zu gleichen Theilen theilhaft; etwas weniger als die Hälfte aller kollidirenden Schiffe Dampfer, etwas mehr als die Hälfte Segler. Da die Zahl der Dampfer zu der der Segler innerhalb der Handelsflotten des Erdballs sich etwa wie 1 zu 5 verhält, so weist schon diese Summe der Dampferkollisionen, an welcher wenigstens ein Dampfer theilhaft war, auf die praktische Be-

deutung zweier wohlbekannter Thatsachen hin, nämlich darauf, dass eine Segelreise für den gleichen Zeitraum etwa 3 bis 4 Dampferreisen bedeutet, d. h. dass die Reisefrequenz der Dampfer die der Segler um das 3 bis 4fache übersteigt, und dass der Dampfer ein um 10 bis 12 Striche grösseres Gefahrenfeld befährt als der Segler mit seiner Beim-Wind-Grenze. Die oft irrgirte Häufigkeit der Dampferkollisionen findet hierin eine ausreichende Erklärung. Ein Drittheil aller kollidirenden Schiffe ist aus Eisen resp. Stahl, ein Drittheil aus hartem und ein Drittheil aus weichem resp. hartem und weichem Holze gebaut. Man hat hierin eine Erklärung der Sorglosigkeit gesucht, welche im Bewusstsein ihrer Stärke (die beiden ersten Drittheile) sich über das Strassenrecht hinwegsetzt, und der Angst, welche im Gefühle geringerer Widerstandskraft (das letzte Drittheil) abweicht, statt Kurs zu halten.

Etwa 20% aller kollidirenden Schiffe waren bis unter 7 Jahre alt, dagegen ca. 60% zwischen 7 bis 30 Jahre alt. Diese Thatsache deutet einmal darauf hin, dass in den alten und in der Regel weniger seetüchtigen Schiffen das unzuverlässigere und weniger befähigte Schiffmaterial seine Verwendung findet, und wird sodann von den Assekuradeuren als Hinweis darauf benutzt, dass solche Kollisionen ein Analogon dessen seien, was die Feuerversicherung Spekulationsbrände nennt. In die Monate März, April, Mai einerseits und September, October, November andererseits fallen je 33 1/3% aller Kollisionen in den europäischen Gewässern und den Nord-Atlantik, d. h. auf die ersten 3 Monate etwas weniger, auf die letzteren 3 Monate etwas mehr als ein Drittel. Auf die übrigen 6 Monate vertheilt sich das letzte Drittel der Kollisionen ziemlich gleichmässig. Diese Thatsache findet ihre Erklärung darin, dass jene namentlich aufgeführten Monate, welche nördlich vom 45. Breitengrade Beginn und Ende der lebhaften Schifffahrt einleiten, die Zeiten des Auftretens und bisweilen die Herrschaft des Nebels sind, und beweist deutlich, dass die heutige Schifffahrt darauf verzichtet, im Nebel hindrehen resp. auf Ankergrund sich vor Anker zu legen, vielmehr Fortsetzung der Reise auch im starken Nebel beliebt.

Etwa 50% aller Kollisionen fand bei schwerer Luft, die andere Hälfte bei trüber, dicker Luft, bei Nebel, Regen, Hagelböen, Schneegestöber und Gewitterböen statt. Und während ca. 80% aller Kollisionen bei ruhiger See, leichter Dünung und geringem Seegange ereigneten, entfielen nur etwa 14% auf mässigen, hohen und schweren Seegang. Beide Umstände (Atmosphäre und Seegang) illustriren als überwiegende Ursache von Schiffskollisionen das menschliche Verschulden. Zwei fernere Umstände bestärken dieses Urtheil. Ungefähr 50% aller Kollisionen fand in der Zeit von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, die andere Hälfte in der Zeit von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang statt.

Dagegen 80% aller Kollisionen ereigneten sich bei stillem Wetter, flauer Luft, leichter Brise, frischer Brise und mässiger Kälte, und nur 20% bei schwerer Kälte, bei Sturm, schwerem Sturm und orkanartigen Sturm. Also: je grösser die Windstärke, um so weniger Kollisionen, weil die Schiffe von ihrer Route verschlagen werden, und je geringer die Windstärke, um so mehr Kollisionen, weil die regelmässigen Schiffrouten, welche zumal für Dampfer, nach dem Gesichtspunkte des s. g. Segelns im grössten Kreise hauptsächlich bestimmt sind, dann in allgemeiner Benutzung genommen sind. Was die Verluste von Menschenleben bei Schiffskollisionen betrifft, so kommt durchschnittlich auf jedem Kollisionsfall der Verlust eines Menschenlebens.

In runder Zahl entfallen im Weltverkehr auf das Jahr etwa 12 000 Schiffsunfälle, darunter nahezu 3000 Kollisionen, welche nächst den Strandungen die grösste Verlustziffer aufweisen. (Siehe Seite 533 p. p. des angezogenen Werkes.)

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messdorf in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“. Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messdorf, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 35.

Hamburg, den 28. August

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Totalverluste deutscher Seeschiffe. — Kanalprojekte in Europa. — Die britische Handelsmarine. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Als vor mehreren Jahren in deutschen nautischen Kreisen die mangelhafte Befeuerung des Rothen Meeres zur Tagesordnung stand, wurde seitens des Vereins deutscher Seeschiffer darauf hingewiesen, dass eben so wichtig, oder wohl noch nothwendiger als diese eine ausreichende Befeuerung der beim Anlaufen des Golfs von Aden von Osten her in Betracht kommenden Ansteuerungspunkte sei. Cap Guardafui, Ras Hafun, und vor Allen die Insel Sokotra sind solche Punkte, die sich in Folge der mangelhaften Kennzeichnung durch Feuer bei Nacht einer trauigen Berühmtheit als sogenannte Schiffskirchhöfe rühmen dürfen. Der im Anfang Juni d. J. erfolgte Verlust des Postdampfers „Aden“ von der Peninsular and Oriental Company auf Sokotra, der eine grosse Anzahl von Menschenleben gekostet hat, ist ein erneuter Beweis der Dringlichkeit dieser alten Forderung. Starke Stromversetzungen, trübe und regnerische Luft während des S.-W. Monsuns, dann der Umstand, dass die Schiffe auf dem langen Wege von Osten her oft lange Zeit nicht in der Lage sind, ihr Besteck zu berichtigen, sind Faktoren, die das Ansteuern dieser Insel besonders gefährlich gestalten. Die traurige Aden-Katastrophe hat in Grossbritannien die Angelegenheit wieder in Fluss gebracht und man darf annehmen, dass die britische Regierung es sich nunmehr angelegen sein lässt, dieses alte Postulat der Seefahrer zu verwirklichen.

Ein etwas gespanntes Verhältniss scheint dem Anschein nach zwischen den Deutschen in Rio Grande do Sul und dem dortigen Konsul des deutschen Reichs zu herrschen, wie folgender Vorfall, der allerdings zeitlich etwas weit zurückliegt, zeigt. Am Charfreitag dieses Jahres hatte sich, auf Einladung des Kapitäns, eine Gesellschaft deutscher Kaufleute an Bord eines Hamburger Dampfers eingefunden, um den Tag gewissermaassen auf deutschem Gebiet zu verleben und dadurch die Erinnerung an die alte Heimath wieder aufzufrischen. Am nächsten Tage ging dem Schiffsführer vom deutschen Konsul ein Brief folgenden Inhalts zu: „Es ist Klage geführt worden, dass am gestrigen Charfreitage an Bord Ihres Dampfers laute und am Lande hörbare Lustbarkeit und Gesang stattgefunden. Wie schon in unserer deutschen Heimath, so ist auch hier zu Lande so etwas nicht erlaubt und die Einwohnerschaft findet daran ein Aergerniss; sie könnte leicht eine besondere Demonstration gegen ihre Sitten und Gebräuche darin erkennen und dem Ansehen unserer deutschen Flagge ist das nicht förderlich. Ich möchte sie also bitten dafür zu sorgen, dass in künftigen Fällen an solchen Tagen an Bord ihres Dampfers mehr Ruhe herrscht.“

Thatsächlich soll nun aber der ganze Verlauf der Bordvisite ein äusserst ruhiger und von „stattgefundenem“ Gesang überhaupt nicht die Rede gewesen sein. Jedenfalls haben sich die dortigen Deutschen, die von dem Vorfall Kunde bekommen haben, durch die väterliche Fürsorge des Herrn Konsuls unangenehm berührt gefühlt und ihrem Aergern in einem



Schreiben an den Kapitän Luft gemacht, das einer demonstrativen Färbung nicht entbehrt. Die ganze Sache ist ein Sturm im Glase. Als Streiflicht auf die Beziehungen zwischen den Deutschen im Auslande und den Konsuln verdient dieses aber der Erwähnung.

Dass die englischen Schiffsführer nicht selten über bemerkenswerthes kaufmännisches Talent verfügen zeigte sich kürzlich bei einer seeamtlichen Untersuchung in Liverpool. Der Führer eines britischen Segelschiffes hatte auf einer Reise von Südshields nach Callao das Repertoire seiner „slop-chest“ um einen unter den Seelenten recht gangbaren Artikel bereichert, nämlich Whiskey, den er der Mannschaft in beliebigen Quantitäten zu dem bescheidenen Seepreise von 4 Shilling per Flasche verabfolgte. In der Folge sollen sich recht gemüthliche Zustände an Bord entwickelt haben. Bei Kap Horn befanden sich in einer recht stürmischen Nacht von 7 Mann der Wache volle zwei in nüchternem Zustande und wiederholt mussten Matrosen vom Steuer abgelöst werden, weil sie der Whiskeyflasche zu eifrig zugesprochen hatten. Als unausbleibliche Folge stellte sich dann heraus, dass die Mannschaft bei ihrem Oberhaupt ganz bedenklich in die Kreide gerieth. So wies die Abrechnung des Zimmermanns in Debet eine Summe von 13 £ 11 sh 9d für consumirte geistige Getränke auf. Das wirkte beim Ende der Reise so ernüchternd auf den Mann, dass er sich veranlasst fühlte Anzeige zu erstatten und die Folge war eine seeamtliche Untersuchung die mit einer Suspension des Patentes des Kapitäns auf drei Monate endete. Die häufig lautwerdenden Klagen der britischen Schiffsführer, dass ihre Leute in der Regel betrunken an Bord kommen, scheinen nicht gerade verwunderlich, wenn der Trunksucht in solcher Weise Vorschub geleistet wird.

Gegen das neue Hamburger Hafengesetz werden hie und da Stimmen der Missbilligung laut. Das war nicht anders zu erwarten. Wo das Interesse der Gesamtheit gefördert werden soll, da geht es selten ohne kleine Schädigungen der Einzelinteressen ab und sicher hat es bis jetzt noch kein neues Gesetz gegeben, das die Billigung Aller gefunden hätte. Dass mit dem alten Schlendrian, der in mancher Beziehung herrschte aufgeräumt worden ist, ist Manchem unbequem. Wenn sich der Betrieb aber erst an die neuen Bestimmungen gewöhnt hat, so wird man doch auch in den Kreisen, in denen jetzt Unzufriedenheit herrscht, zur Einsicht kommen, dass mit dem neuen Gesetz tatsächlich etwas Gutes geschaffen worden ist. Im Grossen und Ganzen wird man aber schon jetzt konstatiren können, dass sich seit Einführung des

neuen Gesetzes Manches zum Besseren gewandt hat. Die unerquickliche Stellung der Hafenlootsen, die stets den Gerichtsvollzieher fürchten mussten, hat sich gebessert und voraussichtlich werden sie auch hinfert pekuniär nicht schlechter gestellt sein als früher. Im Verkehr der kleinen Fahrzeuge scheint etwas mehr Ordnung einzutreten, wenn auch in dieser Beziehung hin jetzt noch Manches zu wünschen übrig bleibt; Alles in Allem darf man mit der neuen Verordnung zufrieden sein.

Folgende Zuschrift, welche den Sachverhalt einer von uns veröffentlichten, der „London Times“ entnommenen Notiz, die in tadelnder Weise von einem Lootsen des Kaiser-Wilhelm-Kanals sprach, berichtet, ist uns vom Präsidenten des Kaiserlichen Kanalamts zur Benutzung eingesandt. Zur Kenntnissnahme und gewiss zur allseitigen Zufriedenheit unserer Leser lassen wir das erwähnte Schreiben folgen:

„Die Mittheilung in No. 34 der „Hansa“, Seite 405 betr. angebliche Betrunkenheit eines Kanalootsen veranlasst mich zu folgender Richtigstellung: Nach allen in dem W. H. R. unterzeichneten Briefe erwähnten Nebenumständen kann es sich nur um einen Vorgang handeln, der sich beim Einlaufen der englischen Yacht „Catania“ — an Bord der Herzog von Sutherland — in die westliche Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals am 4. d. M., Nachmittags 5 Uhr zugetragen hat. Kurz nachdem in der Brunsbütteler Schleuse der Kanalootse an Bord gegangen, verlangte der Führer der „Catania“ in recht schroffer Weise einen anderen Lootsen, weil der an Bord befindliche „betrunken“ sei. Der zufällig anwesende Betriebs-Direktor ordnete, mit Rücksicht auf den Herzog, um die Weiterfahrt der „Catania“ nicht aufzuhalten und alle weiteren Erörterungen abzuschneiden, die Ablösung des Lootsen an, der, als er den dienstlichen Befehl erhielt — früher durfte er es nicht — ohne Widerspruch das Schiff verliess. Die alsbald vorgenommene eingehende Untersuchung des Zustandes des Lootsen ergab, dass er keineswegs betrunken war — er hatte, seit 12 Uhr, wo er auf Wache kam, an dem sehr heissen Tage drei Glas Bier zu je 0,3 Liter zu sich genommen — nur hatte er gegenüber dem sehr schroffen und herausfordernden Benehmen des Führers der Yacht, der mit verschiedenen vom Lootsen seiner Instruktion gemäss getroffenen Anordnungen nicht einverstanden war, nicht die erforderliche Ruhe zu wahren verstanden, offenbar auf einen groben Klotz einen groben Keil gesetzt und sich dadurch den Unwillen des Engländers zugezogen. Der betr. Lootse ist seit mehr als einem Jahre bei der Kanalverwaltung beschäftigt, hat nie zu Klagen Anlass gegeben und seine nächsten Vorgesetzten geben ihm das Zeug-

niss eines tüchtigen, pflichtgetreuen, zuverlässigen und nüchternen Beamten.“

Der Präsident des Kaiserl. Kanalamts.

(Ein Vergleich mit dem Inhalt des obenerwähnten Schreibens und mit der Darstellungsweise des englischen Blattes zeigt uns wieder einmal auf das Deutlichste, wie man jenseits des Kanals bemüht ist, Verstimmung in unseren und Schadenfreude in englischen Kreisen ungerechtfertigter Weise hervorzurufen. D. R.)

Eine der grössten Gefahren, von denen ein auf offenem Ocean befindliches Schiff heimgesucht werden kann ist die des Feuers. Sind auch, besonders an Bord der grossen modernen Post- und Passagierdampfer hinreichend Vorkehrungen, in Gestalt von Pumpen, Schläuchen und Spritzen getroffen, damit der gefürchtete Feind auf gerüsteten Widerstand stösst, so treten doch häufig Fälle ein, wo der Ursprung des Feuers sich an einer Stelle befindet, die weder vom Wasserstrahl noch vom Dampf erreicht werden kann. Der letztere Umstand wird immer dann eintreten, wenn der Herd des Feuers, wie es meistens der Fall, innerhalb der Ladung zu suchen ist. Einem Bericht der Londoner Assekuradeure zufolge haben während des letzten Jahres 36 Ladungsbrände stattgefunden. Diese Anzahl, obgleich noch sehr hoch, ist bedeutend geringer wie die Ende der achtziger Jahre gemeldeten Feuerbrünste, welche 60 und 70 Schiffe heimsuchten. Eine Abnahme wurde erst bemerkbar als man anfang sich über die Entstehung des Feuers klar zu werden. Denn, da von allen derartigen gemeldeten Unglücksfällen ca. 99% stattfanden, wenn das Schiff mit Baumwolle beladen war, so kam man zu dem natürlichen Schluss, dass entweder Baumwolle Bestandtheile in sich birgt, die das Entstehen und Ausbreiten des Feuers befördern oder aber den mit dem Einnehmen der Ladung in den Baumwollhäfen betrauten Arbeitern musste Fahrlässigkeit oder gar böser Wille in irgend einer Weise nachgesagt werden können. Zu der letzteren Annahme haben wir uns gelegentlich der Erwähnung dieses Themas im vorigen Jahre bekannt, nachdem die Meldungen, dass innerhalb der Ballen Streichhölzer und Patronen gefunden seien, ihre Bestätigung erfahren hatten. Es wäre jedoch eine etwas gewagte Behauptung, wollte man sämtliche Ladungsbrände bei Baumwolle diesen Ursachen zuschreiben, besonders deshalb gewagt, weil man in immermehr zu der Erkenntniss kommt, dass Baumwollballen, wenn sie nicht stark gepresst und genügend bekleidet sind, durch gegenseitige Reibung eine Selbstentzündung verursachen können. Wir begrüessen deshalb die Bemühungen mit Freuden, welchen sich englische Assekuradeure gemeinschaft-

lich unterziehen diese erste Vorbedingung und Voraussetzung — gut gepresste und bekleidete Ballen — zu erzielen. Kommt der von einem hervorragenden Mitgliede der englischen Versicherer beantragte Vorschlag für durch Feuer beschädigte Ballen keine Entschädigung zu bezahlen, wenn sich im Schiff Ballen vorfinden, die den obenerwähnten Bedingungen nicht entsprechen, zur Ausführung und Geltung, dann werden sich die amerikanischen Verlager wohl den Bestimmungen der Versicherer fügen müssen. Ob sich aber ein derartiges Radikalmittel erfolgreich durchführen lässt, ist in Anbetracht der vielen Versicherungs-Gesellschaften Englands zu bezweifeln, denn es werden sich immer wieder Leute finden, die bereit sind nach den alten Clauseln zu versichern.

### Totalverluste deutscher Seeschiffe.

Von Fab. Landau. [Nachdruck verbot.]

Dank der grossen Aufmerksamkeit, welcher sich die deutschen Kauffahrteischiffe seitens des Kaiserlichen statistischen Amtes erfreuen, ist es ermöglicht, die Zustände dieser Flotte in allen Phasen verfolgen zu können. In einem dicken Bande von 363 Seiten Gross-Folio wird uns jährlich der Bestand, der Seeverkehr und die Schiffsunfälle der deutschen Seeschiffe — von mehr als 50 cbm Brutto-Raumgehalt (= 17,55 R.-T.) — bis in alle erdenkbaren und vorhandenen Details vorgeführt. Aus dem reichen Material, welches ein derartiges Tabellenwerk bietet, wollen wir in folgender Ausführung die statistischen Daten, welche die verunglückten (Totalverluste) Seeschiffe betreffen, einer näheren Betrachtung widmen.

Bei den äusserst complicirten Vorgängen, wie dieselbe eine Registrirung der Verluste, welche die deutsche Schifffahrt in allen Gewässern erlitten haben nöthig hat, und in Anbetracht der Dauer bis diese Vorfälle zur amtlichen Kenntniss gelangen, ist es erklärlich, dass erst jetzt eine detaillirte Aufstellung der Unfälle vom Jahre 1894, wogegen von 1895 nur eine Liste erschienen ist.

Um ein möglichst übersichtliches und vollständiges — mit Ausnutzung der neuesten Daten — Bild der Schiffsunfälle bieten zu können, haben wir besagte Liste nach allen in Frage kommenden Momenten verarbeitet und können daher schon jetzt die Resultate wie sich dieselben für die einzelnen Staaten, Schiffsgattungen, Art der Unfälle etc. stellen, bringen.

Aus einem Rückblick, wie sich die Verlustzahlen in den letzten Jahrzehnten bewegten, ersehen wir Folgendes: Seit 1873, seit wann genaue und verlässliche Daten über die verunglückten deutschen Seeschiffe vorliegen, stellten sich die Hauptdaten:



Jahr	Bestand am Anfang des Jahres	Schiffe Verloren		Tragfähigkeit in Reg.-T.			Menschenleben gingen verloren von			
		Schiffe	in % des Bestandes	Bestand am Anfang des Jahres	Reg.-T.	in % des Total- Bestandes	Total der Besatzung	von je 100 an Bord	Total den Passagieren	von je 100 an Bord
1873	4 527	179	3,96	999 158	38 591	3,09	300	19,45	9	4,66
1874	4 495	165	3,90	1 033 725	34 607	3,34	276	21,18	6	11,76
1875	4 602	179	3,90	1 068 383	38 670	3,62	328	21,55	256	65,98
1876	4 745	215	4,53	1 084 882	50 187	4,63	526	29,22	13	10,74
1877	4 809	163	3,40	1 103 650	35 038	3,17	275	26,68	5	15,63
1878	4 805	140	2,49	1 117 935	35 763	3,20	347	24,33	86	38,40
1879	4 804	190	3,95	1 129 129	42 010	3,72	254	17,81	5	7,81
1880	4 777	245	5,13	1 171 286	48 228	4,12	354	20,98	15	27,77
1881	4 660	254	5,45	1 181 525	57 740	4,89	297	16,26	6	4,00
1882	4 509	244	5,41	1 194 407	67 096	5,62	414	19,49	12	1,45
1883	4 370	171	3,91	1 226 650	56 976	4,65	480	30,08	381*)	75,45
1884	4 315	120	2,78	1 269 477	38 364	3,02	226	21,04	2	8,70
1885	4 257	148	3,48	1 294 288	37 502	2,90	156	13,53	2	4,26
1886	4 135	147	3,55	1 282 449	49 026	3,82	161	12,51	16	43,24
1887	4 021	173	4,32	1 284 703	51 788	4,03	242	23,22	6	5,94
1888	3 811	158	4,15	1 240 182	51 544	4,16	202	14,77	17	2,98
1889	3 635	117	3,22	1 233 894	39 061	3,17	208	20,49	274*)	82,78
1890	3 594	92	2,52	1 320 721	34 459	2,61	169	18,04	7	4,02
1891	3 653	118	3,23	1 433 413	45 116	3,15	178	17,71	30	15,79
1892	3 639	104	2,86	1 468 985	37 329	2,54	259	27,73	60	36,60
1893	3 728	125	3,35	1 511 579	51 117	3,54	278	23,77	—	—
1894	3 729	133	3,57	1 522 058	51 150	3,36	269	22,57	5	3,00
1895	3 665	142	3,87	1 553 902	56 714	3,65	355	26,43	199*)	73,15

\*) Die hohe Zahl der umgekommenen Passagiere erklärt sich: 1883 aus dem Untergang der „Cimbria“; 1889 ein Dampfschiff mit 270 chinesischen Passagieren an Bord im chinesischen Meere verschollen; 1895. aus dem Untergang der „Elle“.

Die Durchschnittsziffer der verunglückten Schiffe in diesen 23 Jahren ist rund 162 per Jahr bzw. 3,646 vom Hundert des durchschnittlichen Bestandes. In den letzten 13 Jahren finden wir nur im Jahre 1887 eine grössere Verlustzahl als 162, welches konstatiren zu können gewiss sehr angenehm ist.

In Anbetracht der Verlustzahlen im Prozentverhältniss zum jeweiligen Bestande der Schiffe und deren Tragfähigkeit überhaupt, sind drei Faktoren zu berücksichtigen, welche dazu beitragen das Endresultat in ziemlich demselben Niveau erhalten zu sehen.

Der Bestand der Seeschiffe hat von 1873 bis 1895 um 862 Schiffe oder um ca. 20 % abgenommen; demgemäss müsste sich die absolute Zahl der verunglückten Schiffe stetig verringern, wenn die relative dieselbe bleiben soll. Diesem ist aber die Thatsache genüber zu stellen, dass die Verlustziffer nicht von der Anzahl der vorhandenen Schiffe, sondern von den Dimensionen, welche der Verkehr mit diesem Material angenommen hat, abhängt. Wenn wir nun den Verkehr d. h. die Anzahl der angekommenen bzw. abgegangenen Seeschiffe in diesen beiden Berichtsjahren berücksichtigen, so war der gesammte Seeverkehr

Angekommene Schiffe	Abgegangene Schiffe
1873 . . . 48 008	1873 . . . 46 084
1895 . . . 66 688	1895 . . . 61 242

somit für 1895 ein 39 142. Die 80 % Schiffe, welche im Jahre 1895 gegenüber 1873 existirten, haben somit einen um 41,33 % höheren Verkehr bewältigt als im Jahre 1873. Diesem Vorgange gemäss müsste die relative Verlustzahl zum Bestande immer zunehmen, da bei einem intensiveren Verkehr die Gefahr und die Veranlassung Unfälle entstehen zu sehen viel vorherrschender ist. Dass die Verlustzahl demnach nicht um 40 % gestiegen ist, muss wiederum dem Umstande zugeschrieben werden, dass jetzt um so viel mehr Dampfschiffe existiren, die mehr unabhängig von Wind- und Wetterverhältnissen, viel seltener verunglücken.

Das Verhältniss der Anzahl der Segler zu Dampfer war 1873 4311 gegen 216, 1895 hingegen 2622 gegen 1043. In Prozent ausgedrückt ist der Antheil der Dampfer an dem Gesamtbestand von 1873 bis 1895 von 4,77 auf 28,46 gestiegen.

Die Tragfähigkeit, und somit grösstentheils auch die Ladung, der verlorene Schiffe hat in der Periode auf die sich unsere Betrachtung erstreckt, einen enormen Aufschwung genommen. Während



im Jahre 1873 ein damaliges Schiff durchschnittlich 221 Reg.-T. Netto Raumgehalt besass, kommen jetzt auf je einem Seeschiff 424 Reg.-T. Die 3,65% der Gesamttonnage welche 1895 verloren gegangen sind, entsprechen nur ca. 36 000 Reg.-T. des Jahres 1873.

Wenn wir die Verunglückungen nach ihrer Art unterscheiden, so ergibt sich die nachstehende Uebersicht. Von sämtlichen Totalverlusten entfallen auf die einzelnen Unfallarten in Procent der verunglückten Schiffe:

Jahr	Gestrandet Proz.	Gekentert Proz.	Gesunken Proz.	Kollidiert Proz.	In Folge schwerer Beschädigung verlassen Proz.	Ver- schollen Proz.	Ver- schollen Proz.
1873	52,9	3,4	13,2	5,3	9,7	2,6	12,9
1874	50,1	2,3	12,5	3,7	13,4	2,1	15,9
1875	56,4	1,8	14,7	0,8	9,6	3,2	13,5
1876	57,4	0,5	12,9	3,3	3,4	0,9	21,6
1877	55,7	2,5	13,3	2,5	11,4	—	14,6
1878	45,7	1,4	11,6	5,8	13,8	1,4	20,3
1879	59,6	2,4	12,1	4,8	12,6	2,4	6,1
1880	51,0	1,6	11,4	4,5	15,1	2,0	14,4
1881	51,2	2,4	14,2	1,2	18,3	2,0	10,7
1882	40,2	2,1	13,5	8,2	21,0	0,8	14,2
1883	47,9	1,2	13,4	5,2	12,9	3,0	16,4
1884	52,9	3,4	10,1	5,9	8,4	5,9	13,4
1885	53,4	1,3	16,9	6,7	11,5	1,4	0,8
1886	44,2	—	16,3	6,8	22,5	1,4	8,8
1887	49,1	1,2	12,7	5,8	15,6	2,3	13,3
1888	46,9	—	17,1	6,9	13,9	4,4	10,8
1889	45,3	—	15,4	8,5	12,9	3,4	14,5
1890	44,5	1,1	17,4	7,6	17,4	2,2	9,8
1891	49,2	1,7	18,6	5,9	11,0	1,7	11,9
1892	40,4	1,9	16,4	12,5	12,5	1,9	14,4
1893	35,2	4,0	16,8	6,4	16,0	2,4	19,2
1894	38,5	0,8	17,2	11,5	10,6	2,5	18,9
1895	40,7	2,1	24,8	7,6	8,9	2,8	13,1
1873/95	48,1	1,7	14,8	6,0	13,1	2,3	14,0

Die Ursachen, welche den Verlust eines Schiffes herbeiführen, sind mannigfaltigster Natur, von Wind und Wetter, von Strömungen und Untiefen von menschlicher Unachtsamkeit oder deren Verschulden und sonstigen unberechenbaren Vorgängen abhängig; um so mehr kann es in gewissem Sinne erfreulich und beruhigend wirken, indem wir annähernd feste Gesetze bei dieser Unbeständigkeit erkennen. Ebenso wie die Verluste, in der von uns in Betracht gezogenen Periode, sich in einem gewissen Verhältnisse bewegt haben, ebenso sehen wir die einzelnen Unfallarten mehr oder weniger regelmässig in einem gewissen Grade gegen einander erscheinen.

Beinahe die Hälfte (48,1%) aller verunglückten Schiffe sind durch Strandung, dieser schlimmsten Feindin der Navigation, verloren gegangen. Als versöhnender Moment, kann die Thatsache ange-

führt werden, dass die günstigsten Ausgänge der Unfälle für Besatzung und Ladung überwiegend bei gestrandeten Schiffen vorkommen und diese Unfallart trotz ihrer Häufigkeit, lange nicht so verheerend auf Leben und Werthe wirkt, wie sonstige seltener auftretende aber desto nachtheiliger Folgen bringende, Unfallarten.

Da dem Einflusse des Wetters die Hauptursache bei Schiffsunfällen zugeschrieben werden kann, und die Witterung mit den Jahreszeiten bzw. Monaten ziemlich in Contact stehen soll, haben wir die Verunglückungen in den Jahren 1885, 1890, 1894 und 1895 nach den Monaten in denen dieselben vorkamen geordnet und finden nachstehende Verhältnisse.

Von je 100 verunglückten deutschen Seeschiffen kamen auf den:

Monat	1885	1890	1894	1895
Januar	0,7	4,3	6,0	8,4
Februar	6,1	6,5	12,1	5,0
März	8,8	8,7	7,0	9,2
April	10,1	8,7	8,4	5,0
Mai	10,1	3,3	2,6	7,7
Juni	5,4	10,9	5,2	3,5
Juli	6,1	4,3	3,5	4,2
August	10,8	4,3	7,7	7,7
September	8,8	9,8	7,0	4,2
October	14,9	20,6	12,8	14,2
November	8,8	16,3	7,0	17,6
Dezember	9,4	2,3	20,7	13,3
	100	100	100	100

Bis auf den Monat October, in welchem in allen 4 Jahren hohe Procentsätze vorkommen, variiren die sonstigen Zahlen viel zu sehr um von einer derartigen Gegenüberstellung einen Anhaltspunkt über den Einfluss des Wetters in bestimmten Monaten erhalten zu können.

Ein zweiter Faktor, der bei der Untersuchung der Unglücksfälle in Verbindung mit der Jahreszeit in Betracht zu ziehen ist, ist der Ort der Verunglückungen. Es ist nämlich zu berücksichtigen, dass die Unglücksfälle auf die sich diese Darstellung erstreckt in allen Gewässern der Welt vorgekommen sind und die Witterungszustände eines bestimmten Monats in den verschiedenen Zonen nicht dieselben sind. Für deutsche Seeschiffe ragt die Nordsee als Unglücksstätte in ausserordentlichem Maasse hervor.

In den Jahren 1890 bis 1895 fanden nachstehende Procentsätze aller Verunglückungen in der Nordsee statt; und zwar:

1890	1891	1892	1893	1894	1895
40,0	50,5	41,2	35,2	43,7	55,6

(Schluss folgt.)

## Kanalprojekte in Europa.

Deutschland ist seit einer Reihe von Jahren bemüht das Kanalwesen des Landes auf die denkbar grösste Entwicklung zu führen; kein Mittel und keine Mühe ist gescheut den einmal gefassten Entschluss zur Ausführung zu bringen. Die von Erfolg gekrönten Anstrengungen unserer Regierung finden überall die bereitwilligste Anerkennung, ja sie geben vielleicht in einigen Ländern Veranlassung zu Neid und Missgunst. Oesterreich hat bis vor kurzer Zeit verabsäumt denselben Zielen wie sein nördlicher Nachbar nachzustreben. Die Gründe sind mannigfacher Natur, einestheils fehlte es an Kapital und Unternehmungsgeist, andernteils an dem nothwendigen Nachdruck und der Hilfe des Staates. Jedoch scheint man durch die auf diesem Gebiet in anderen Ländern erzielten Erfolge angespornt, zur Ueberzeugung von der Wichtigkeit eines ausgedehnten Kanalnetzes gekommen zu sein, denn die gemachten Anstrengungen das Veräumte nachzuholen sind anerkennenswerth. Russland tritt die Ansichten Deutschlands in Bezug auf das Kanalwesen; die russische Regierung ist stets für eine Vervollkommnung und Erweiterung dieser Binnenlandsfahrwasser eingetreten. Wir erinnern hierbei an einen früheren Artikel, in dem das Kanalwesen Russlands, soweit es mit der Wolga in Verbindung stand, erwähnt und hervorgehoben wurde.

Aus verschiedenen Kreisen der Bevölkerung sind Vorschläge und Entwürfe gemacht worden, eine Verbindung der beiden grossen Ströme Elbe und Donau zu ermöglichen. Gelingt es diesen Plan, der schon oft Veranlassung zu Erörterungen beider daran theilhaftigen Regierungen gewesen ist, zur Ausführung zu bringen, so wäre durch unmittelbare Verbindung des Schwarzen Meeres und der Nordsee ein Werk geschaffen, dessen Folgen von unabsehbarer Tragweite auf das Gedeihen und Emporblühen der mitteleuropäischen Binnenschifffahrt wirken würden. Ein Hinderniss von grosser Bedeutung, welches der Verwirklichung dieses Projektes im Wege steht ist das 2000 Fuss über dem Meeresspiegel liegende böhmisch-mährische Hochplateau; denn der in diesem Falle beabsichtigte Kanal müsste seinen Weg hierüber nehmen. Ein in jüngster Zeit von einem Oesterreicher angeregter Vorschlag mit Hilfe des Nebenflusses Moldau eine Kanalverbindung zwischen Donau und Elbe herzustellen, hat vielfach Anklang und Anerkennung gefunden. Der in diesem Falle nothwendig werdende Kanal würde zu seiner Herstellung grössere Kosten beanspruchen, als eine direkte Kanalverbindung beider Hauptflüsse. Will man mit dem in westlicher Richtung laufenden Arm der Moldau eine Verbindung der Donau herstellen, so beträgt die Kanallänge zwar nur 35—38 Meilen, wobei gleichzeitig die bairisch-österreichische Grenze geschnitten wird, jedoch ist den grösseren Schiffen in Folge der geringen Wassertiefe der Moldau an jener Stelle keine Gelegenheit geboten Waaren zu verschiffen. Versteht man sich dazu die Moldau in nördlicher Richtung zu vertiefen, so können sich allerdings auch grössere Fahrzeuge am Verkehr theilhaben, jedoch werden dann die Herstellungskosten enorme werden. Man hat von diesem Plan schliesslich abgesehen und sich einem anderen zugewandt, der eine Wasser Verbindung zwischen Budweis und Wien befürwortet. Diese Kanalstrecke würde 70 Meilen betragen und über Kronenburg, welches ca. 2½ Meilen in nordwestlicher Richtung von Wien liegt, ihren Weg nehmen. Von Budweis, der lebhaftesten Handelsstadt Böhmens ist die Moldau genügend bis Prag kanalisiert, von Böhmens Hauptstadt steht die Breite der Moldau, der der Hauptströme nicht nach. Beim Entwerfen dieses Planes hat man absichtlich darauf Bedacht genommen die Hauptstädte Wien und Prag mit dem Kanal in Berührung zu bringen, einestheils um diesen Städten Vortheile zu gewähren, andernteils um hauptsächlich die Aufbringung der Herstellungskosten durch Theilnahme dieser Städte zu erleichtern.

Durch Herstellung dieses in Rede stehenden 70 Meilen langen Kanals würde eine ununterbrochene fahrbare Wasserstrasse von 600 Meilen durch die Hauptflüsse Elbe und Donau geschaffen werden. Diese an Ausdehnung grosse Strecke würde durch die zahlreichen mit den Hauptströmen in Verbindung stehenden Nebenflüssen, sowie durch schon heute in wirksamer Thätigkeit prosperierende Kanäle um ein bedeutendes erweitert werden, denn das befahrbare Wassergebiet hätte in diesem Falle eine Ausdehnung von ca. 1000 Meilen. Heute, wo noch kein ununterbrochenes Kanalsystem die beiden Staaten mit einander verbindet zählt man im österreichischen Gebiet in Bezug auf die Donau mit Nebenflüssen 500 Meilen, in Deutschland durch Elbe, deren Nebenflüsse und Kanäle 400 Meilen, befahrbare Wasserstrasse. Von den auf österreichischem Gebiet schon jetzt bestehenden Kanälen, würde nach Herstellung des projektirten Kanals ohne Frage der vom Böhmerwald kommende für die Schifffahrt der wichtigste sein, weil sämmtliches Bau- und Nutzholz des umfangreichen Waldes durch Vereinigung beider Kanäle nach der Nordsee oder dem Schwarzen Meer ohne Umladung geschafft werden könnte. Bedingt die Art der beförderten Güter eine Umladung auf ihrer langen Reise, so hat man für diesen Fall drei Umladehäfen vorgesehen; nämlich Stockerau für die österreichische nach nordwestlicher Richtung fahrende Bahn, Ziersdorf für die Kaiser Franz Josef-Bahn und Hirschlag für die Linz-Budweis-Bahnstrecke.

Beruhn die gemachten Kalkulationen in Bezug auf die zu befördernden Güter nicht auf Irrthümern, so ist die Aussicht vorhanden ungeheure Ladungsmengen auf dem neu zu schaffenden Wasserwege befördern zu können. Die von Rumänien, Serbien und dem südlichen Russland nach dem westlichen Europa gehenden bzw. von hier nach jenen Gegenden zu expedirenden Güter schätzt man auf 490 000 T. Der lokale Frachtenverkehr soll sich jährlich auf 900 000 T. belaufen. Bei der muthmaasslichen Feststellung dieser Angaben hat man die Höhe der heute mit den Flössen, Kähnen und andern Flussfahrzeugen beförderten Ladungsgegenstände zu Grunde gelegt. Sollen noch Schwergüter deren Transport unter den obwaltenden Umständen nur durch die Bahn ermöglicht wird nach Fertigstellung des Kanals aber auch durch Fahrzeuge bewerkstelligt werden kann, hinzugezogen werden, so erreicht man die ungeheure Anzahl von 2 430 000 T. Ladung, deren Beförderung auf dem Wasserwege hergestellt werden kann.

Die Transportkosten, also die Frachten, der durch den Kanal expedirten Güter würde im Vergleich zu dem hohen Satz, den für derartige Dienste die Bahnverwaltung fordert, sehr vermindert werden. Einen Beweis für die Richtigkeit unserer Behauptung zeigen die Verhältnisse in Ungarn, wo die Beförderung der Güter per Bahn 67% theurer als durch den Transport vermittels der Kahn- und Flussfahrzeuge ist. Die Herstellungskosten des ganzen Kanals von Wien bis Budweis sind auf 160 Millionen Gulden festgesetzt, deren Beschaffung man einestheils durch Staatshilfe, andernteils durch die Theilnehmung der am Kanal interessirten Städte zu erreichen hofft.

Dieses eben erwähnte Projekt ist eines von vielen, die seit Vereinigung der deutschen und österreichischen Flussschifffahrt den beiden Staaten zur Begutachtung vorgelegt sind. Die anderen sich auf einer Kanalverbindung der Elbe und Donau erstreckende Vorschläge wollen wir übergangen, da deren praktische Ausführung mit grösseren Kosten verbunden ist und unseres Wissens auch keine nachhaltige Berücksichtigung von zuständiger Seite erfahren haben. Wir wollen unsere Leser nur noch mit einem Donau-Oder-Weichsel und einem Donau-Main-Rhein Kanalprojekt bekannt machen. Beschäftigen wir uns zuerst mit dem nach östlicher Richtung gehenden Projekt. Die von diesem Kanal hauptsächlich berührten Städte sind Wien, von wo der Kanal seinen Ausgang nehmen soll, ferner Peran, Oderburg, Krakau. Von letzterer Stadt denkt man an eine Vereinigung durch Galizien, über Brody und Pertrikoff mit

ischen Kanalsystem. Die Herstellungskosten der Kanalsfrecke Wien-Krakau sind auf 92 Millionen Gulden veranschlagt. Dieser Plan ist hauptsächlich dadurch von Bedeutung, weil man eine Wasserverbindung zwischen den drei grossen europäischen Staaten, Deutschland, Oesterreich und Russland beabsichtigt und wird aus dem Grunde wohl einer ernsten Berücksichtigung unterzogen werden. Das älteste Kanalprojekt ist die vorher von uns bereits erwähnte Verbindung der Donau mit Main und Rhein vermittels des Ludwig-Kanals. In Anbetracht der geringen Tiefe und Breite des letztgenannten Kanals musste das seiner Zeit gefasste Vorhaben diese Verbindung herzustellen aufgegeben werden. Denn um den Ludwig-Kanal auch für grössere Fahrzeuge schiffbar zu machen wären umfangreiche Baggerarbeiten nothwendig gewesen, deren Kosten gleichbedeutend mit der Herstellung eines neuen Kanals sind. Ferner ist in diesem Falle auch eine Erweiterung und Vertiefung des Main von Frankfurt bis Bamberg nothwendig.

Dass man sich jedoch zu der Annahme des einen oder anderen Projektes in absehbarer Zeit entschliessen wird kann mit Bestimmtheit vorausgesagt werden. Denn es sind bereits Circularschreiben an Schiffbauer und Architekten herumgegangen worin diese Fachleute aufgefordert werden eine passende Schiffsform zur Benutzung des zukünftigen Kanals in Vorschlag zu bringen. Entschliesst man sich dann zu einer Verbindung der Donau mit der Elbe oder der Oder, so wird im letzteren Falle beispielsweise die Wasserverbindung zwischen Stettin und Port Said auf die Hälfte des jetzigen Weges herabgemindert werden; während das Verhältniss zwischen Hamburg und Port Said unter denselben Voraussetzungen noch günstiger ausfällt. Jedoch ziehen nicht allein die an den Hauptströmen liegenden Städte Vortheil aus einem derartigen Riesenwerk, weil in Deutschland, wie schon am Anfang unserer Betrachtung erwähnt wurde, ein umfangreiches Kanalnetz alle grösseren Handelsstädte mit einander verbindet. So hätte z. B. Lübeck durch den voraussichtlich im Jahre 1899 vollendeten Elbe-Trave-Kanal grosse Aussicht bei einer Kanalverbindung Donau-Elbe seinen Handel beträchtlich zu heben. Die Bedeutung des Elbe-Trave-Kanals wird den Beteiligten erst klar werden, wenn das Projekt eines Mittelland-Kanals Rhein-Weser-Elbe seine Verwirklichung erlebt. Diese in Zweifel zu stellen, wäre bei der schon oft bewiesenen Energie mit der Deutschland sich für das Kanalwesen interessiert, ungerecht und würde auch wenig Gläubige finden.

## Die britische Handelsmarine.

Das englische Handelsamt hat sehr werthvolle Angaben über die jeweilige Grösse der englischen Handelsmarine in den Jahren von 1840 bis 1896 herausgegeben. Die Broschüre enthält 36 Tafeln, welche einen genauen Ueberblick des Vorhererwähnten ermöglicht; besonders hervorgehoben muss werden, dass auch die Schiffe der britischen Kolonien in den Tabellen mit einbegriffen sind. Den publizierten Listen gemäss umfassten die Schiffe der englischen Kauffahrteiflotte im Jahre 1840 einen Totalraumgehalt von 3 311 538 Tons, 1850 = 4 232 962 T., 1860 = 5 710 968 T., 1870 = 7 149 134 T., 1880 = 8 447 171 T., 1890 = 9 688 088 T. und 1894 = 10 512 272 T. Diese letzte enorme Tonnanzahl war seitdem die höchste, denn das nächste Jahr 1895 weist nur 10 504 662 T. und 1896 = 10 503 307 T. Raumgehalt auf. Hieran anschliessend erwähnen wir die Tonnage der in den englischen Kolonien beheimatheten Schiffe während derselben Zeitperiode: 1840 = 543 279, 1850 = 667 829, 1860 = 1 052 281, 1870 = 1 458 345, 1880 = 1 872 658, 1890 = 1 709 550, 1894 = 1 556 091, 1895 = 1 516 282 und 1896 = 1 483 025 Tons Raumgehalt. Wir sehen, dass der Niedergang des Raumgehalts sich sowohl

im Mutterlande wie in den Kolonien seit einigen Jahren bemerkbar macht, nur ist der Unterschied in den letzteren bedeutender und schon seit 1880 bemerkbar, denn er beträgt 330 000 Tons weniger als 1870. Die französische Zeitschrift „Moniteur Maritime“ der wir diese Mittheilungen entnehmen, stellt den oben angeführten Verhältnisszahlen der britischen Handelsmarine die der deutschen, französischen und italienischen während des gleichen Zeitraums gegenüber. Darnach war der Raumgehalt der einzelnen Handelsmarinen folgender:

	Frankreich Tons	Deutschland Tons	Italien Tons
1840	662 560	—	—
1850	688 153	—	—
1860	996 142	—	—
1870	1 072 048	982 355	1 012 144
1880	919 298	1 181 525	999 126
1890	944 013	1 433 413	820 716
1894	890 539	1 533 902	779 135
1895	887 078	1 502 044	776 077

Ferner erfahren wir durch die französische Zeitschrift den Tonnagegehalt von Segel- und Dampfschiffen, die in den Jahren 1887 bis 1896 incl. auf britischen Werften und für britische Rechnung gebaut sind. Wir lassen sowohl diese Tafeln wie die derjenigen Räume folgen, welche auf den britischen Werften vom Auslande bestellt ist.

Tafel I für brit. Rechnung			Tafel II für ausl. Rechnung		
	Segler Tons	Dampfer Tons		Segler Tons	Dampfer Tons
1887	87 127	290 071	1887	5 848	70 479
1888	96 393	477 544	1888	20 607	90 806
1889	137 147	717 582	1889	19 666	183 224
1890	148 692	663 946	1890	25 468	160 625
1891	229 610	579 883	1891	37 693	138 894
1892	287 072	514 476	1892	28 372	108 757
1893	123 874	460 800	1893	8 979	89 386
1894	99 628	569 864	1894	10 472	94 876
1895	64 717	582 917	1895	10 563	128 012
1896	73 291	663 523	1896	15 824	216 844

Trotzdem der angeführte Zeitraum sich nur auf zehn Jahre erstreckt, zeigt er in dieser kurzen Periode, besonders in der Rubrik der Segelschiffe die für englische Rechnung gebaut sind zuerst eine ungeheure jährliche Zunahme, die 1892 ihren Kulminationspunkt erreicht und dann rasend schnell abnahm. Etwas anders gestaltet sich der für fremde Rechnung erwähnte Raumgehalt; die Zunahme ist bis 1891 analog der Tafel I, darauf rapide Abnahme und seit 1895 auffallend starke Zunahme. Der Bedarf an Dampferraumgehalt zeigt 1887 mit kleinen Abweichungen ein stetes Wachsen.

## Vermischtes.

**Der projektierte Kanal zwischen Bordeaux und Cette.** Eine anregende Debatte entwickelte sich anlässlich des in letzter Zeit in französischen Schiffahrtskreisen vielbesprochenen Kanals von Bordeaux nach Cette in einer Sitzung des geographischen Kongresses zu St. Nazaire. M. Guénot, Delegirter Toulons, behauptete, ein mittelgrosser Kanal genüge vollkommen den an ihn gestellten Ansprüchen, nämlich Küstenfahrzeuge von weniger als 300 Tons in sich aufzunehmen. Diesen Ausführungen traten mehrere Abgesandte anderer Städte entschieden entgegen, indem sie einen grossen und tiefen Kanal befürworteten, da von den 3 709 708 Tons der an der Küstenfahrt beteiligten Schiffen allein 1 395 000 Tons durch Dampfer von 600 Tons und darüber aufrecht erhalten wird. Deshalb wurde eine Resolution eingebracht, die sich für eine Kanaltiefe von wenigstens 6 Meter aussprach und schätzte man die Baukosten auf 600 000 000 Fr.



Ob diese gefasste Resolution die Inangriffnahme des Kanalbaues beschleunigen wird, ist wohl sehr die Frage. Es hat vielmehr den Anschein, als ob man das Thema noch einmal anregen wolle, um ihm dann soviel längere Ruhe zu gönnen. Die französische Zeitung „Phare de la Loire“ ist der Ansicht, wann das seit Jahren in der Phantasie einiger Schifffahrttreibenden wieder einmal besprochene Kanalprojekt doch noch zur Ausführung kommt, so sollte man bei 6 Meter Wassertiefe nicht stehen bleiben, sondern einen Kanal bauen, der Schiffen jeder Grösse ermöglicht, diese Wasserstrasse zu benutzen.

**Englisch-Kanadische Dampfschiffsverbindung.** In einer Versammlung, die von Mitgliedern der Londoner Handelskammer abgehalten, waren Gäste geladen, darunter Sir Louis Davies, der Marineminister Kanadas. Es wurden verschiedene Tagesfragen erörtert und darauf Sir Davies, der über die Verhältnisse Kanadas zum Mutterlande und den Vereinigten Staaten sprechen wollte, das Wort erteilt. Der Redner hielt eine längere Abhandlung über die Fruchtbarkeit des Landes und die Aussichten, welche sich in Folge dessen für Auswanderer bieten, sich dort mit Erfolg niederzulassen. Die Vereinigten Staaten haben in den letzten Jahren die hauptsächlichste Auswanderung und den Handel an sich gezogen, jedoch sei man in Kanada bemüht das verlorene Feld wieder zurück zu erobern. Hierbei erwähnt der Minister den Werth der Einfuhrartikel, welche zu 90 Prozent aus dem Mutterlande und den Vereinigten Staaten bezogen würden, ähnlich ist das Verhältniss in Bezug auf die Ausfuhr. Jedoch hat der Umfang des Handels seit 1890 von 220 Millionen Dollar jährlich bis 100 Millionen abgenommen und ist in fortwährendem Niedergehen begriffen. Um diesem Uebelstand abzuwehren, hat man zu allen möglichen Mitteln gegriffen, in erster Linie zur Gründung eines Schnell-dampfschiffsverkehrs zwischen der Kolonie und dem Mutterlande. Sir Davies ergeht sich darauf in Einzelheiten der zu gründenden subventionirten Gesellschaft, die wir des knappen Raumes halber weglassen, weil in unserer Zeitschrift schon vor einigen Wochen dieses Thema eingehend erörtert ist. Von Interesse ist, dass man für die Sommerzeit Quebec, für den Winter St. Johns oder Halifax in Kanada und Liverpool oder Milford Haven in Grossbritannien als Ausgangspunkt der neuen Linie bestimmt hat. Die kanadische Regierung trägt jedes Jahr mit 500 000 £, die britische mit 250 000 £ während der ersten Zeit des Bestehens des neuen Unternehmens bei. Die vier in Auftrag gegebenen Schiffe, an Grösse und Geschwindigkeit der „Lucania“ und „Campania“ gleich, werden unter Aufsicht der britischen Admiralität gebaut und Ende 1898 ihre Fahrten beginnen. Auf die Einrichtungen grosser und praktischer Kühlräume, als Aufenthaltsort für frisches Fleisch wird besondere Sorgfalt gelegt. Man hofft, in dem Bestreben nur erstklassige Waaren und Güter, Erzeugnisse des kanadischen Fleisses und Intelligenz, zum Transport auf den englischen Markt zu bringen, dass die Worte „made in Kanada“ bald einen allgemein beliebten Klang in englischen Geschäftskreisen hervorrufen werden. Der Redner berührt ferner die Kündigung des englisch-deutsch-belgischen Handelsvertrages und spricht seine Befriedigung darüber aus. Kanada betrachte sich, so schliesst der kanadische Marineminister, als ein Theil des Mutterlandes und übernimmt dieselben Pflichten wie beispielsweise Kent oder Survey, beansprucht aber auch dieselben Rechte. — Die Rede Sir Davies wurde zeitweise, besonders bei der Erwähnung des „made in Kanada“, durch stürmische Beifallsrufe zeitweise unterbrochen. Jedenfalls ist die Zustimmung der Mitglieder der Londoner Handelskammer ein Zeichen, dass man sich von den bevorstehenden Dampfverbindungen beider Staaten sehr viel Hoffnung verspricht. Wir haben schon früher darauf hingewiesen, dass die, in grösserer Entfernung von Halifax, sowie überhaupt von der Neufundländischen Bay, constant auftretenden Nebel dem neuen Unternehmen ein grosses Hemmniss sein werden. Berücksichtigt man noch die während der Hälfte des Jahres

treibenden Eisberge in diesen Regionen, so kann man wohl mit einiger Berechtigung den englischen, für dieses neue Unternehmen enthusiastischen Leuten zurufen „erst versuchen und dann urtheilen“.

Wir gewähren dem nachstehenden Gedichte des in nautischen Kreisen wohlbekannten und hochgeschätzten Konsals Brons aus Emden gerne Raum. D. R.

#### Ein Seemannsgrab.\*)

Vor langen, langen Jahren.	Zerstossen und zerschlagen
Als die Sonne zur Herbstwende	Ist d'rauf das Schiff im Nu;
stand,	Den Schiffer hat getragen
Sind sie von Hamburg gefahren	Der Mast dem Eiland zu.
Mit Fracht gen Niederland.	
Die Tjalk lag tief und es waren —	Des Knechtes Leiche legte
Die Zeiten liefen schlecht, —	Die Brandung an den Strand.
An Bord, sie zu befahren,	Den „Drinkeldoden“*) legte
Der Schiffer nur und sein	Man in den Dünen sand.
Knecht.	
Sie sichtet an Steuer	Am einsamen Hange unwogen,
Bei Auslandsturm aus See	Ein schimmerndes Pflanzen-
Das Wangeroger Feuer	meer,
Im Süden dann in Lee.	Halme sturmflogen,
	Ein Kreuz, vor Alter schwer.
Und konnten nur mit Prangen,	Bald wird das Kreuz erfallen,
Von Sturzseen überrannt,	Und im Sande, der entliegt,
Bis Baltrum noch gelangen:	Jewede Kunde verhallen,
Da packte sie der Sand!	Von dem Seemann, der hier
	liegt.

Emden.

Bernhard Brons.

\*) Auf Baltrum in den östlichen Dünen steht im wogenden Halm einsam ein eichenes Kreuz zum Andenken an einen dort 1849 begrabenen holländischen Matrosen. Eine Nachfrage bei der Behörde seines Heimathsorts ergab, dass kein Mensch dort sich des Mannes erinnere und Verwachte nicht aufzufinden seien, dass für die Erhaltung des Grabs also nichts gethan werden könne.

\*) Drinkeldode = Leiche eines Ertrunkenen.

Die belgische Südpolexpedition hat am 16. d. M. mit dem Schiff „Belgica“, wie kurz gemeldet wurde, ihre Reise angetreten. Die Forschungsexpedition ist insgesamt aus 22 Mann zusammengesetzt, für deren zweijährige Ernährung 40 000 Kilo Vorräthe in wasserdichten Blechkisten sich an Bord der „Belgica“ befinden; 160 Tonnen Kohlen sind eingeladen und 100 Tonnen Briketts sind nach Punta Arenas abgesendet. Der Leiter der Expedition ist der belgische Schiffsleutnant De Gerlache; der zweite Befehlshaber, der belgische Schiffsleutnant Lecoq, hat seit drei Jahren auf der französischen Kriegsflotte Dienst gethan. Der belgische Artillerielieutenant Danco, der die magnetischen Beobachtungen ausführt, der rumänische Biologe Rakowitz und der polnische Chemiker und Ozeanograph Aretowski, wie ein belgischer Arzt sind die wissenschaftlichen Teilnehmer. Als zweiter Steuermann ist der Norweger Amundsen angeworben; sechs norwegische, mit den Eisverhältnissen vertraute Seeleute gehören zur Besatzung der „Belgica“. Bei dem Liefkenshoek ladet die „Belgica“ noch 500 Kilo Tonit ein, um das Eis zu sprengen, das die Ausschiffung und die Wiedereinschiffung des wissenschaftlichen Personals, das auf dem Festlande überwintern soll, behindern könnte. Die „Belgica“ soll Mitte November Süd-Amerika verlassen, um in den ersten Tagen des December die Ostküste des Grahamlandes zu erreichen. Nicht die Erreichung des Südpoles ist das grosse Ziel der belgischen Forschungsreise; sie verfolgt andere wissenschaftliche Ziele. Eine Station wird an einem Punkte des südlichen Festlandes errichtet, um Beobachtungen über die Neigung, die Abweichung und die Stärke der magnetischen

Erdröhrungen anzustellen: mittels des Pendels sollen Constanten bestimmt werden, um die Abplattung der Erde am Südpol zu berechnen. Lieutenant de Gerlache selbst ist, der „Voss. Ztg.“ zufolge, 30 Jahre alt, seit 1883 im Seendienste, zuerst Schiffsjunge, Matrose, dann Officier auf transatlantischen Dampfern, später Kapitän eines Postdampfers der Linie Ostende-Dover. Der Schiffsofficier Lecoq, 28 Jahre alt, ist ein begeisterter Seemann und hat sich bereits durch sein Werk über die astronomische Schifffahrt und über die Berechnung des vom Schiffe zurückgelegten Weges und eine Schrift über die Schaffung einer belgischen Flotte bekannt gemacht. Der Pole Aretowski hat auf der Lütticher Universität studirt, ist ein Schüler des Chemikers Spring und des Geologen Heims und hat eine grosse Reihe physikalisch-chemischer Arbeiten veröffentlicht. Der Rumäne Rakowitz ist Naturforscher, ein Schüler der Pariser Universität, hat sechs Jahre hindurch in Laboratorien am Meere gearbeitet und sich bei der Erforschung des Meerbusens von Lyon ausgezeichnet. Artillerielieutenant Danco hat selbst eine bedeutende Summe gezeichnet um an der Reise theilnehmen zu können; es soll die magnetischen Beobachtungen und photographischen Arbeiten ausführen. Nachträglich ist noch ein Fesselballon auf die „Belgica“ geladen worden. Im April 1899 soll die Expedition heimkehren.

**Schiffahrtsverhältnisse in Beirut.** Wir entnehmen dem jährlichen Bericht des britischen Vicekonsuls Mr. Jones über die Schiffahrtsverhältnisse Beirut's folgende Einzelheiten. Der Umfang der Einfuhr während des letzten Jahres, obgleich beträchtlich geringer wie der des Jahres 1894, zeigt eine Zunahme von 200 000 £ gegen das Jahr 1895. Die Zunahme und der Aufschwung des letzten Jahres wäre ohne Frage noch beträchtlicher geworden, wenn von der Annahme einer neuen Quaigebühr Abstand genommen wäre. Jedoch werden die Schiffe so stark damit belastet, dass viele Rhedereien es vorziehen ihre Schiffe in andere Häfen zu senden, obgleich Beirut als Hafen des Transitverkehrs zwischen europäischen und syrischen Häfen einen hervorragenden Platz einnimmt. Die Anzahl der Dampfer und Segler, die Beirut während des letzten Jahres als ihren Verkehrshafen benutzten weist eine Zunahme von 308 Schiffen und 196 000 Tons gegen das Vorjahr auf. In erster Linie haben französische Schiffe, unter diesen hervorragend die Dampfer der Messageries Maritimes, eine rege Betheiligung gezeigt. Seitdem diese Linie eine 14tägige Verbindung zwischen Beirut und Konstantinopel durchführt, hat die sonst lange Reisedauer beträchtlich abgenommen und ist in Folge dessen ein grosser Theil des Passagierverkehrs auf französische Schiffe übergegangen. In Folge der neuen Verordnungen, nach denen die französischen Dampfer, wenn sie direkt von Marseilles kommen ihre Güter in kleineren Häfen einnehmen bzw. löschen dürfen, ohne erst in Alexandrien umzuladen, hat sich der Verkehr immer mehr nach der türkischen Hafenstadt hingezogen. — Die britische Flagge betheiligte sich am Verkehr in Beirut am lebhaftesten, wenngleich der Raumgehalt den die Schiffe repräsentirten bedeutend hinter dem französischen zurückblieb. Dieser Umstand ist hauptsächlich der Grösse der französischen Post- und Passagierdampfer der Messageries Maritimes zuzuschreiben. — Die Zunahme des durch österreichische Schiffe bewerkstelligten Verkehrs kommt weniger einem Aufschwung des Handels zu Gute, den die Schiffe etwa aufrecht erhalten, vielmehr hängt dieser Umstand mit den seit einigen Monaten in Kraft befindlichen Quarantäne-Vorschriften in engem Zusammenhang. Denn nach diesen müssen alle von ägyptischen Häfen kommenden Schiffe ehe sie die südlichen Häfen, beispielsweise Jaffa oder Haifa, anlaufen von Beirut eine vom dortigen Quarantänearzt ausgestellte Erlaubniss dazu haben, sind also gezwungen den türkischen Hafen anzulaufen. Die russische Flagge als Theilnehmer des dortigen Verkehrs wird eigentlich nur auf Schiffen der Russischen

Dampfschiffs-Gesellschaft gesehen, die eine vierzehntägige Verbindung zwischen Odessa, Konstantinopel und Alexandrien aufrecht erhalten. Passagiere werden weniger durch die Linie befördert, jedoch findet ein lebhafter Waaren-Austausch durch diese Schiffe statt, weil sie sich des guten Rufes erfreuen, ihre Güter prompt und in gutem Zustande im Bestimmungshafen abzuliefern. — Weniger Ladung, jedoch um so mehr Passagiere werden durch die ägyptischen Schiffe der Khedive Linie befördert, weil die Dampfer nächst den französischen die schnellsten sind. Die türkische und griechische Flagge sieht man in Beirut nur auf kleinen Küstenseglern wehen, die eine untergeordnete Rolle unter den an der Küstenfahrt betheiligten Schiffen spielen. Zum Schluss sagt Mr. Jones, es heisst dass deutsche Schiffe in Zukunft beabsichtigen, Beirut als Anlaufhafen zu benutzen.

**Nothwendigkeit von Sturmwarnungen an Seefischer.** Schon im vorgangenen Jahre wurde vom Deutschen Seefischereiverein ein Projekt veröffentlicht, welches darauf abzielte, den Fischerfahrzeugen auch auf See die von der Seewarte in Hamburg erlassenen Sturmwarnungen mitzutheilen und zwar dadurch, dass ausgehende Dampfer die Signale von der letzten Signalstation, die sie passiren, aufnehmen und auf See zeigen. Anlass zu diesem Gedanken gab die noch in schmerzlicher Erinnerung haftende Katastrophe vom 23. December 1894, bei der bekanntlich viele brave Seefischer ihr Leben einbüssten und manches Fahrzeug seinen Untergang fand. Nach dem ganzen Verlauf des derzeitigen Sturmes und mit Rücksicht auf die rechtzeitig ergangene Warnung kann man annehmen, so führt die „Deutsche Fischerei-Zeitung“ aus, dass, wenn die nahe an der Küste befindlichen Fischerfahrzeuge die Warnung erhalten hätten, ihnen Rettung noch in manchem Falle möglich gewesen sein würde. Die Sturmwarnungen haben für die Fischer die allergrösste Bedeutung; es ist daher sehr wünschenswerth, dass ihnen die Signale auch auf See gezeigt werden. Dazu ist es aber in erster Linie nothwendig, ihnen am Lande genügend Gelegenheit zu bieten, sich über die Witterungsverhältnisse in See zu informiren. Dadurch, dass die Signalstellen von den Liegeplätzen der Fischerfahrzeuge oft weit entfernt sind, verlieren die Warnungen vielfach an Werth und erfüllen für die Fischer nicht den beabsichtigten Zweck. Der am meisten als Warnungssignal gezeigte runde Ball bedeutet „Atmosphärische Störung, siehe Telegramm“. Das Telegramm, welches das Signal erst verständlich macht, wird aber oft nicht gelesen, weil es an einer zu weit entlegenen Stelle ausgehängt ist. Das Signal hat somit seine Bedeutung verloren. Dieser Umstand kann sogar noch zu viel schwerwiegenden Uebelständen führen. Da oft dem Warnungssignal kein Sturm folgt, wenigstens nicht in der Gegend, in der sich der Beobachter befindet, so bildet sich die Ansicht aus, dass der runde Ball eigentlich gar keine Sturmwarnung sei. Bei Durchsicht der erläuternden Depesche wird man sehr häufig finden, dass der Ausbruch eines Sturmes zwar nicht unmittelbar bevorsteht oder mit Sicherheit zu erwarten ist, sondern dass sich ein barometrisches Minimum, dessen Lauf natürlich nicht zu bestimmen ist, in gefährlicher Nähe befindet. Ein Wetterkundiger wird dadurch auf die genaue Beobachtung seines eigenen Barometers hingewiesen und weiss, was dessen Verhalten ihm für Wetter in Aussicht stellt. Der Zweck einer solchen Warnung kann daher nur erreicht werden, wenn dem Beobachter auch das Telegramm und die Wetterkarten der letzten Tage zu Gesicht kommen. Erst dadurch erhält die Sturmwarnung einen Werth und wird das Interesse für das jetzt häufig unterschätzte Sturmwarnungswesen in den Kreisen, denen es hauptsächlich dienen soll, geweckt.

**Jahresbericht der Handelskammer zu Kiel.** Der Jahresbericht den die Handelskammer zu Kiel in diesem Jahre herausgegeben, zeigt uns in übersichtlicher klarer Darstellungsweise welchen Einflüssen vorteilhafter und nachtheiliger Natur der Handel und Verkehr der deutschen Seestadt unterworfen war. Auf Grund genauer Beobachtungen hat man gefunden, dass zwar eine Besserung gegen die Vorjahre in Bezug auf Handel und Industrie Kiels zu erkennen war, jedoch hatte diese nicht die Bedeutung wie in anderen Seestädten Deutschlands, denn zum Theil wirkten die in den vorhergehenden Jahren hervorgerufenen ungünstigen Momente fort, wie die Ungunst der Zollverhältnisse mit Schweden und Spanien, die Unsicherheit derselben mit den Vereinigten Staaten und anderen Ländern. Besonders aber, so wird im Bericht vermerkt, ist in Kiel noch nicht durch neue Unternehmungen ein Ersatz geschaffen für die nach Eröffnung des Kanals und besonders für diesen Hafen als Handelsstadt mehrfach nachtheiligen Verschiebungen des Verkehrs. Andererseits wirkte die vermehrte Thätigkeit der deutschen Industrie, die Erhöhung der Preise mancher Rohmaterialien des Frachtenmarktes in günstiger Weise auf den Verkehr ein. Für die Rhederei verlief das Jahr günstiger als die vorhergehenden. In der ersten Hälfte zeigten die Frachten einen niedrigen Stand, stiegen dann nicht unerheblich, um am Schluss des Jahres wieder das frühere Niveau zu erreichen. Das Steigen der Frachten wurde veranlasst durch die Erhöhung der Getreidepreise, das spätere Sinken, besonders in der Nord-Ostseefahrt durch den Schluss der nördlichen Häfen. Die Docks der Kieler Dockgesellschaft sind in Folge eines Abschlusses mit der Marine fortwährend beschäftigt gewesen und haben daher günstige Resultate erzielt. Die grösseren Privatwerften zeigen einen besseren Verlauf als in den Vorjahren. Sie waren bei der stärkeren Nachfrage nach Schiffen gut beschäftigt; die Preise für die letzteren sind gestiegen. Die kleineren Werften haben im Allgemeinen ein ungünstigeres Jahresergebniss zu verzeichnen. Für den Kohlenhandel ist das Ergebniss ähnlich dem des Vorjahres. Zwar war die Gesamtausfuhr nicht unerheblich geringer, die besseren Preise aber brachten den entsprechenden Ausgleich. Die Schiffsausrüstungsgeschäfte zeigten dasselbe unbefriedigende Resultat wie im Vorjahr. Für die Fabrikation von Rettungsapparaten, elektrischen Anlagen u. s. w. war das Ergebniss des verflossenen Jahres vorteilhafter als im vorhergehenden. Der Mehrbedarf in dieser Branche hängt mit der besseren Lage des Schiffbaues zusammen. Im Schlussbericht wird noch erwähnt, dass unser Verkehr mit dem Auslande ein immer günstigeres Bild zeigt, welches hauptsächlich dem Einfluss der Handelsverträge zuzuschreiben ist. Die Kieler Fährde und der Verkehr auf derselben stehen unter dem Einfluss des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Wie in dem ersten Jahre des Bestehens ist auch im vergangenen Jahre die Tendenz der Vermehrung des direkten Verkehrs zwischen Nord- und Ostsee hervorgetreten. Ein Vortheil ist der Kanal insofern, als durch denselben ein leichter Verkehr mit den Elbhäfen ermöglicht wird, was für die Industrie den bequemeren Bezug von Rohmaterialien und Absatz von Fabrikaten herbeiführt. Hierzu kommt, dass der Kanalverkehr im Steigen begriffen ist und, dass je stärker und vielseitiger derselbe wird, desto günstiger wird auch die Lage Kiels. Wir hoffen, so endet der Bericht, dass durch immer häufigere Benutzung des Kanals, erkannt wird, wie günstig die Lage Kiels ist und dass in Zukunft von einer fortschreitenden Entwicklung dieser Stadt berichtet werden kann, wie es im Allgemeinen in den letzten Jahrzehnten hat geschehen können.

**Thätigkeit der Beamten des englischen Handelsamtes in Bezug auf überladene und in seeuntüchtigem Zustande befindliche Schiffe.** Aus den Publikationen des englischen Handelsamtes entnehmen wir, dass in den letzten zwölf Monaten im Ganzen 59 Schiffe am Ausgehen aus englischen Häfen durch

Beamte dieser Körperschaft wegen ungenügender Beschaffenheit verhindert sind. 14 dieser Beschlagnahmen fanden auf Beschwerden entweder der Mannschaft oder Anderer in Bezug auf die Untüchtigkeit des Schiffes, seiner Maschine, oder auf die Unzulänglichkeit der Besatzung statt. Die übrigen 55 Fälle, in denen ein Eingreifen der Beamten nothwendig wurde, bezogen sich auf Ueberladungen, von diesen waren 35 ausländische Schiffe. In den zuerst angeführten 14 Fällen wurden 4 Segel- und 10 Dampfschiffe betroffen, die überladenen Schiffe waren 11 Segler und 44 Dampfer. Die Maassnahme der Beamten auf alle 69 Schiffe musste, nach jedesmaliger nachträglicher Untersuchung als in jeder Weise begründet anerkannt werden. Hieran schliessend bemerken wir, dass seit 1870 nicht weniger als 900 derartige Beschlagnahmen in Folge Ueberladungen oder schlechten Stauens durch die beauftragten Organe des englischen Handelsamtes stattgefunden. Nur in acht Fällen konnte nach abermaliger Revision ein Irrthum seitens der Beamten konstatiert werden. In derselben Zeitperiode sind 792 Schiffe am Weggehen durch die Regierungsbeamten gehindert, weil entweder der Schiffskörper oder die Maschine den an sie gestellten Anforderungen entsprach. Hiervon sieben Fälle unbegründet. 83 Untersuchungen durch die Behörde fanden auf Beschwerde der Schiffsmannschaften statt, davon nur 5 ungerechtfertigt. Auf Veranlassung anderer Personen kamen 18 Fälle zur Untersuchung, die mit Ausnahme eines, alle als berechtigt anerkannt werden mussten. Von den sammtlichen 1795 Besichtigungen dieser Art sind also im Ganzen nur 21 als unberechtigt zurückgewiesen; eine verhältnissmässig geringe Zahl.

**Abnahme der Einwanderung in den Vereinigten Staaten.** Vom Bundesschatzamt ist am 11. August folgender Bericht veröffentlicht worden: Seit dem Jahre 1882 ist die Einwanderung nie so gering gewesen, wie in dem am 30. Juni 1897 zu Ende gegangenen Fiskaljahre. Es kamen 230 832 Personen hier an, 112 435 weniger als im Vorjahre. In Russland ist die Lage der Juden eine erträglichere geworden und die Einwanderung hat bedeutend abgenommen. Es kamen 22 750 russische Juden in 1897 gegen 45 137 in 1896 an. Italien lieferte die grösste Anzahl von Einwanderern — 54 431; 8299 weniger als im Vorjahre. Seit 1882 ist eine bedeutende Abnahme der deutschen Einwanderung zu verzeichnen. In 1882 wanderten 250 630 Personen aus Deutschland ein, während in 1896 nur 22 533 ankamen. In 1882 wanderten allein mehr Leute aus Deutschland als in 1896 aus der ganzen Welt nach Amerika aus. Die Einwanderung aus Oesterreich-Ungarn ist von 55 103 in 1895 auf 33 031 in 1896 gesunken. In den übrigen Ländern hat die Auswanderung nach Amerika in gleicher Weise abgenommen. Aus England von 19 492 auf 9974, Schweden von 21 137 auf 13 144, Norwegen von 8155 auf 5842 und Irland von 40 262 auf 28 421.

## Kleine Mittheilungen.

Die Handelskammer in Havre hielt am 16. d. M. ihre Generalversammlung ab, wobei der Antrag eines Referenten, die französische Regierung möge die Halb-Prämien für im Auslande gebaute Schiffe, eine Erhöhung der Bau-Prämien auf eigenen Werften, eine weitere Aufbesserung der Schifffahrts-Prämien für Segelschiffe einführen und ein darauf bezügliches Gesetz der Deputirtenkammer zur Genehmigung vorlegen, einstimmige Zustimmung fand.

Zwei neue Dampfschiffslinien sind in den Vereinigten Staaten gegründet worden, von denen die eine Verbindungen zwischen Philadelphia und London unter dem Namen „Philadelphia-Transatlantic-Line“, aufrecht erhalten soll, die andere unter französischer Flagge zwischen San Francisco und Papeete (Tahiti).



## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 19. August abgehaltenen Versammlung, die vom Vorsitzenden, Herrn Th. Pickhard, geleitet wurde, wurden zunächst vier Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen vor: ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, enthaltend den Bericht über die letzte dortige Versammlung; die Zuschriften einiger Mitglieder von Hemmoor, Neapel und Bremen; eine Zusendung von der Seeverbündgenossenschaft hier, enthaltend ein Gutachten über die Verstaung von Ballast in die Bilgen eiserner Segelschiffe; die Pilot-Chart des North-Atlantic für August. Verlesen und besprochen wurden sodann die sowohl vom Deutschen Nautischen Verein wie vom Verein Hamburger Rheder eingesandten Aeusserungen des letzteren zu den von der Technischen Kommission für Seeschifffahrt und vom Reichsamt des Innern empfohlenen Abänderungen der Seemannsordnung. Die Anwesenden verliehen ihrem Boffremden über diese Aeusserungen des Vereins Hamburger Rheder Ausdruck. Man war einstimmig der Ansicht, dass die namentlich zu § 31 der Vorschläge zur Abänderung der Seemannsordnung erfolgten Ausführungen in direktem Widerspruche zu den tatsächlichen Verhältnissen auf See ständen, dass die Wirklichkeit durch diese Ausführungen unmittelbar auf den Kopf gestellt würde. Es wurde darauf hingewiesen, dass diese Aeusserungen zu § 31 in hohem Grade geeignet wären, bei Laien in der Seeschifffahrt völlig falsche Anschauungen über die heutigen Lebensbedingungen der Schiffsbesatzungen hervorzubringen; Seeleute von Beruf oder in die Verhältnisse Eingeweihte durch diese Ausführungen zu beeinflussen, wäre selbstverständlich von vornherein verlorene Mühe. Wenn einerseits auch die Wahrung der Disciplin an Bord unumgänglich erforderlich wäre, so müsse andererseits doch mit aller Entschiedenheit versucht werden, für die Besatzungen der Schiffe bessere Lebensbedingungen zu schaffen, und es seien in dieser Beziehung die Vorschläge des Reichsamts des Innern nur mit Freuden zu begrüßen. Es wurden sodann noch einige Vereinsangelegenheiten besprochen und darauf schliesslich noch zwei Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 26. August 1897.

Ausfrachten zeigen seit dem letzten Bericht vielfach eine festere Tendenz, auch die Rückfrachten sind lebhaft von den verschiedensten Richtungen. Californien hat zahlreiche Räume zu steigenden Raten aufgenommen. Salpeter ist fest und bezahlt man für Octbr./November-Beladung 22/6  $\frac{1}{2}$  U. K. Cont; auch für Jute macht sich eine Besserung der Raten bemerkbar; von den Reishäfen liegen keine neuen Abschlüsse vor.

„Star of Russia“ San Francisco/U. K. H. A. D. 26/3  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  direct.

„Cumbrian“ Portland/U. K. H. A. D. 32/6, Decbr., Weizen, Mehl.

„County of Inverness“ Calcutta/Dundee od. Hamburg 18/9  $\cdot$  2  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  %.

Novbr., Jute.

„Alster“ Calcutta/Dundee od. Hamburg 16/3, Septbr./Oct., Jute.

„Argo“ Chile/U. K. Cont, 21/3  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  Octbr./Novbr., Mitrato.

„Hera“ Chile/U. K. Cont, 21/3  $\frac{1}{2}$   $\frac{1}{2}$  Iquique spot Coadig.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 13. August 1897.

Ein erheblicher Rückgang hat im Vergleich zu dem Geschäft der beiden vorhergehenden Wochen stattgefunden, es ist

zweifello, dass das Chartergeschäft für Getreide wenigstens zur Zeit eine entschiedene Einschränkung erfahren hat und dass die Tendenz der Frachten niedrigeren Raten zuneigt. Soweit die Nachfrage und die bestehenden Charter mit wenigen Ausnahmen auf August-September-Ladung begrenzt ist, hat es den Anschein, dass die Leistungsfähigkeit, das Geschäft für diese Monate nach der Küste zu schaffen, vollständig erreicht wenn nicht überschritten ist. Diese Thatsache beeinflusst in fühlbarer Weise alle nach unseren Küsten bestimmte ungecharterte Räume und die grosse Preissteigerung für Weizen und in gewisser Beziehung auch für Mais während der letzten Tage scheint die Nachfrage für spätere Monate zu beschränken, in denen man mindestens einige Verschiffungen vom Schwarzen Meer im Gegensatz zu unseren hohen Preisen erwarten kann. Die Raten nach Cork f. O. sind augenblicklich mit 3 s. bis 3 s. 1  $\frac{1}{2}$  d. und für grosse Boote nach ausgesuchten Häfen des Ver. Königreichs oder des Continents mit 2 s. 7  $\frac{1}{2}$  d. bis 2 s. 10  $\frac{1}{2}$  d., je nach dem Hafen zu notiren. Die Stärke unserer Getreidemärkte beruhte auf der übergrossen Nachfrage Frankreichs, dem andere Continentalhäfen in beschränkter Weise, Grossbritannien aber nur in geringem Maasse Folge leisteten; daher stehen die Berth-Frachten nach den Häfen des letzteren auch in keinem Verhältniss zu den Raten nach allen anderen Richtungen. Glücklicherweise herrscht eine ziemlich gute Nachfrage nach Dampfern mit anderen Ladungen, namentlich Dielen und Balken, und ebenso Baumwolle von den südatlantischen Häfen (für letztere allerdings nicht vor September-Oktober-Beladung); wir erwarten daher keinen allgemeinen entschiedenen Rückgang der Frachten, trotz des zeitweiligen Aufhörens der Nachfrage nach Getreideräumen. — Die Liste der abgeschlossenen Charters enthält wieder nur eine sehr kleine Zahl von Segelschiffen, eine Folge des anhaltenden Mangels an Räumen: Die Raten blieben nach allen Richtungen fest; eine allgemeine Steigerung des Marktes scheint unausbleiblich zu sein. Die einzige Ausnahme bildet Barrelöl nach Europa, wofür kaum irgend welche Nachfrage besteht; Schiffe, welche auf diese Fahrt angewiesen sind, müssen verhältnissmässig niedrige Raten acceptiren.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 $\frac{1}{2}$ d.	12/6	10/	10/a12/6
London, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ a3d.	15/	11/3	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 $\frac{1}{2}$ d.	15/	8/9	15/
Bristol	3 $\frac{1}{2}$ d.	17/6	11/3	17/6
Hull	4 $\frac{1}{2}$ d.	15/	12/6	15/
Leith	4d.	22/6	15/	17/6
Newcastle	4 $\frac{1}{2}$ d.	15/	15/	15/a17/6
Hamburg	65 $\delta$	90 $\delta$	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	9 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	9 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3,9a1/	23/9	20/	25/
Bordeaux	3/6	35 cents.	25c.	5 8.
Antwerpen	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	60 $\delta$	20c.	18 c.	12c.
Marseille	3/9	25/	22/6	25/a27/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 3-32c. — Hamburg 5-32d.

— Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 7-32d.

— Antwerpen 5-32d. — Bremen 21c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

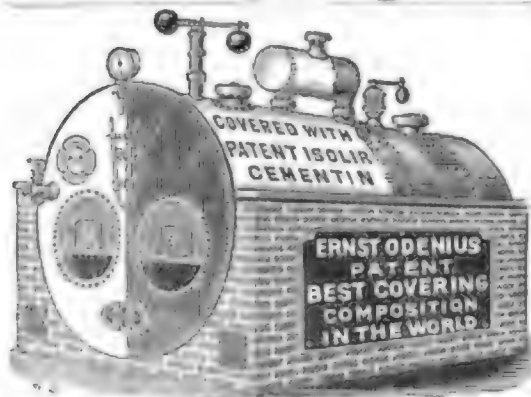
	Cork f. O.	N. Y.	Halt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/a3/1 $\frac{1}{2}$	3/a3/1 $\frac{1}{2}$	2/6a2/7 $\frac{1}{2}$	3/a3/1 $\frac{1}{2}$	...	...
Raff. Petrol. p. Segel	...	...	...	2/a2/9	...	25c.
				Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	...	...	...	...	...	...
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19c.	18 $\frac{1}{2}$ c.	...	...	22c.

**Oldenburg-Portugiesische  
Dampfschiff-Rhederei (Act.-Ges.)  
Oldenburg i. Grh.**

**Regelmässige Dampfschiffahrt**  
(Kaiserl. Deutsche Packet-Post)  
zwischen

**Hamburg und Portugal,  
Hamburg und Marocco**  
via Antwerpen und Gibraltar,  
sowie  
regelmässige Dampfschiffahrt  
zwischen

**Bremen, Brake und  
Portugal.**



Lieferanten für die Marine, grössere Rhedereien und Schiffswerften.

In unserem Verlage ist erschienen:

## **Hamburger Hafengesetz**

vom 2. Juni 1897  
nebst

**Ausführungs-Bestimmungen  
und  
Hafenordnung**

vom 30. Juni 1897.

In Kraft getreten am 1. Juli 1897.

— Preis 40 Pfg. —

**Eckardt & Messtorff,**

Buch-, Land- und Seekartenhandlung  
Hamburg, Steinhöft 1.

**Mantels & Co.  
HAMBURG.**

Niederlage und Vertretung von

**Ernst Odénus**

Patent-

**Isolirungs-Cementin**

Bestes Bekleidungsmittel  
für Wärmeleitungen.

Grosse Vortheile vor sämtlichen anderen  
bekannten Isolirungsmitteln bei  
unerreichter Haltbarkeit.

== Feinste Referenzen ==

## **RAHTJEN'S COMPOSITION**

für



Schutz-Mark.

**Schiffsboden und Eisen-Constructions,**

**Besten Schutz gegen Rost u. gegen Anwuchs im Seewasser.**

Fabriken in Hamburg, London, New-York.

Niederlagen in allen Hafenplätzen der Welt.

Präpariert in

Berlin, London, Liverpool, Sydney, Marseille, Hamburg

**JOH. RAHTJEN,**

**Stubbenhuk 11. HAMBURG.**

Telephon: Hamburg No. 721. Steinwärder No. 52. Ottensen No. 133.

**P. H. Iven Söhne**

**Segelmacher.**

— Gegründet 1750. —

Anfertiger von

**Flaggen, Persennigen, Markisen,**

**Steinhöft 9. HAMBURG.**

Vermiethung von Flaggen und Persennigen

sowie Aufertigung von

**Rettungsringen- und Westen,**

gefüllt mit Kork und Renntierhaaren.

Telephon: Amt I. 110.



**Staatliche Navigations-Schule**

zu

**LÜBECK.**

Beginn des Steuermannskurses 1. Nov.  
und 1. Mai, Beginn des Schifferkurses  
1. Oktober und 1. April. — Aufnahme  
in letzteren auch später.

Kursus für Schiffer auf kleiner Fabel  
Alle nöthige Auskunft giebt der gedruckte  
Bericht. Denselben versendet auf Verlangen

**der Director**

**Fr. Schulze.**

**W. H. BESELER, HAMBURG, Vernickelungsanstalt und Metallwaarenfabrik.**

1889 Hamburg: Silberne Medaille. 1895 Köln: Silberne Medaille. 1895 Braunschweig.  
Goldene Medaille und Ehrendiplom.

Gegründet 1875. — 50 Arbeiter. — Fernspr. 119, A. I.

**Kupfer- und Messingwaaren-Fabrik H. D. C. Schnoor, Inhaber: F. W. Barthels**  
**Kupferschmied und Plumber.**

Fabrik und Lager von Kupfer-, Messing-, Blei- und Eisenröhren, sowie Frischwasser-Condensir-  
Apparaten eigener Construction. — Uebernahme vollständiger Rohranlagen für Schiffe u. Fabriken.  
— Anfertigung von Kupfer-Apparaten aller Art. — Sämtliche Reparaturen an Röhren, Pumpen etc.,  
sowie Verzinnen von Kupfer- und Messing-Küchen- und Combüsen-Geschirr prompt und billig.

Eigene Fabrik: Im Freihafen, Steinwärder: Norderelbstrasse 31. — Telephon 21, Amt Steinwärder.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Sillomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Sillomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 36.

Hamburg, den 4. September.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Totalverluste deutscher Seeschiffe (Schluss). — Hydraulischer Schiffs-Propeller. — Schiffs-fahrtsverhältnisse in Odessa. — Seeamtsentscheidungen — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Mitglieder des vom englischen Handelsamt vor längerer Zeit beauftragten Komitees, deren Obliegenheiten darin bestanden, die Misstände bei Ab- und Anmusterungen britischer Seeleute in kontinentalen Häfen aufzudecken, haben einen längeren daraufbezüglichen Bericht an den Präsidenten des Handelsamtes Mr. Ritchie eingereicht. Hauptsächlich sind zur Ermittlung der herrschenden Zustände Untersuchungen in Hamburg, Antwerpen und Rotterdam vorgenommen, wobei man englischerseits zu der Erkenntniss gelangt ist, dass eine beschleunigte Aenderung nothwendig geworden. In erster Linie werden die Heuerbaase in schärfster Weise angegriffen, weil einestheils die von jenen geforderten Kommissionsgelder für Stellenvermittlung erheblich die geleisteten Dienste überschreiten, andererseits und hauptsächlich weisen die Kommissionsmitglieder auf die ungesetzliche Art der Ausstellung von Vorschussnoten hin. Denn nach den Aussagen britischer Seeleute, die von Beamten der im Zusammenhang mit dieser Sache stehenden Konsulate bestätigt werden, erhält der Schiffsmann nur in den seltensten Fällen vom Heuerbaas die Höhe des in der Musterrolle vermerkten Vorschussgeldes. Damit das Heuergut haben nach vollendeter Reise in vollem Umfang den Seeleuten zu Gute kommt, befürworten die mit der Regelung beauftragten Mitglieder die Anstel-

lung eines Vice-Konsuls oder ähnlichen Beamten, welchem es zur Pflicht gemacht werden soll, bei jedesmaligem Einkommen eines britischen Schiffes in einen der Häfen, an Bord zu gehen und den Wünschen der Mannschaft, soweit sie auf die Regelung des Heuergut habens oder auf die etwaige Reise nach der Heimath Bezug haben, nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Ferner ist als dringend bezeichnet der Wunsch, die Einrichtung und Gründung eines Wartezimmers der nach Stellung suchenden Seeleute, die unter den jetzigen Umständen sich in der Nähe der „Shipping Office“ auf der Strasse aufhalten oder irgend ein Bierlokal zum Wartezimmer machen. Um nun erfolgreich alle diese Misstände zu beseitigen hat das Komitee folgende kurzgefasste Maassnahmen vorgeschlagen: 1) die Gebühr der Konsulate für die Uebermittlung der Löhne soll wegfallen; 2) die sogenannten Vorschussnoten werden dem Konsul oder dem Vice-Konsul zur Prüfung vorgelegt. Die Prüfung soll feststellen, ob der auf der Note angegebene Betrag mit dem in der Musterrolle verzeichneten Betrag übereinstimmt; ferner soll die Prüfung feststellen, ob die Note etwa einen Vermerk über eine für Vermittelung der Anmusterung erhobene Gebühr enthält. Die Note soll dem Seemann von dem Konsul oder dem Vice-Konsul direkt eingehändigt werden. 3) Das Musterungsbureau soll sich getrennt von dem Bureau des Konsulats, in der Nähe des Hafens befinden. 4) Neben dem Musterungsbureau muss ein Hofplatz oder ein Warte-



zimmer sein. 5) Den Heuerbaasen wird der Zutritt zu dem Hofplatz oder zu dem Wartezimmer nicht gestattet. 6) Die Rheder werden aufgefordert, vorstehende Maassnahmen zu unterstützen, indem sie die Kapitäne anweisen, den Seeleuten durch directe Unterhandlung mit diesen, jede Erleichterung zum Erlangen von Beschäftigung zu gewähren.

Der Sekretär der britischen shipmaster society in London, Mr. Froud, hat dem Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg ein Schreiben gesandt, in welchem er bittet einen ihm zugegangenen Brief von Mr. John Mc. Donnell's aus Brisbane (Australien) in einer deutschen nautischen Fachzeitschrift zu veröffentlichen. Der Brief, den wir nachstehend folgen lassen, erwähnt die bereits erschienenen „Queensland weather charts“, Mr. Froud sich darauf beziehend, hebt die grosse Wichtigkeit dieser Karten für die Schifffahrt hervor und bittet den in jenen Gewässern fahrenden Seemann etwaige dort angestellte meteorologische Beobachtungen Mr. Clemens L. Wragge, Government Meteorologist Brisbane, zur Benutzung übermitteln zu wollen. Der Brief des Untersekretärs und Superintendenten des Telegraphenamtes zu Brisbane Mr. Mc. Donnell an Mr. Froud hat folgenden Inhalt:

Post and Telegraph Dept.  
Brisbane, 2. June 1897.

Sir! With reference to your communication of the 25th. February last, asking that the Queensland Weather Chart be extended eastward and westward D. C., I am directed by the Postmaster General to inform you it has been approved that arrangements be made for embracing in the chart the region between Lat. 40° N. & 55° S. and Long. 30° E. & thence easterly to 130° W. that it is hoped the Departement will, in the not distant future be able to embrace the entire Southern Hemisphere. The charts will be forwarded to you for the use of the society in due course

I have the Honour . . . .

John Mc. Donnell

Under Secy: & Supdt. of Telegraphs.

Der Seemann als Vertreter eines grossen Berufszweiges kann wohl mehr als irgend ein Anderer darauf Anspruch machen konservativ genannt zu werden. Unter diesem Worte soll natürlich nicht seine Richtung und Anschauungsweise in politischer Hinsicht verstanden werden, sondern das Festhalten am Bestehenden, von den Vorfahren Uebernommenem und Althergebrachtem in der Ausübung seines Berufs. Zur Begründung des Gesagten lassen sich zahlreiche Beispiele anführen. Wir wollen uns heute jedoch nur mit einem beschäftigen, nämlich mit der Benutzung der Segel an Bord grosser Dampfer zur

Beschleunigung der Fahrt und zum Stützen des Schiffes bei unruhiger See. Nach Einführung der Dampfer als neuen Schiffstyp in die an der Schifffahrt beteiligten Fahrzeuge legte man eben so grosses Gewicht auf eine ausreichende und vollständige Segelausrüstung wie auf eine starke Maschine. Mit Zunahme der Grössenverhältnisse der Schiffskörper und der Maschinenstärke verschwanden zwar allmählig die wie Segelschiffe getakelten Dampfer, jedoch konnte man sich von den Raasegeln, geschweige denn den Schrägsegeln absolut noch nicht trennen. Bei jeder denkbaren Gelegenheit mussten die Segel gesetzt werden, ohne in den meisten Fällen Vortheile zu erzielen, jedoch in entgegengesetzter Hinsicht wurden die drei bis vier Mann auf der Wache mit Segelsetzen stundenlang ihrer nothwendigen Schiffsarbeit entzogen. Als man dann allmählig doch einsah, dass die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der Raasegel in keinem Verhältniss zum geleisteten Dienste standen, wurden diese abgeschafft und sich auf die Schrägsegel beschränkt. Diese waren und sind nach der allgemeinen noch heute bestehenden Ansicht unter allen Umständen nothwendig. Sie sollen jetzt zwar nicht mehr eine Beschleunigung der Fahrt bewirken, wie früher die Raasegel, sondern hauptsächlich zum Stützen des Schiffes in Anwendung kommen. Sehr wenig beweisführend für die letztere Annahme ist der Umstand, dass die ganzen grossen Dampfer mit Ausnahme eines Vorstagsegels, zum leichteren Schwenken im Hafen, überhaupt derartige „Fortbewegungs- und Stützobjekte“ nicht mehr führen, weil man schliesslich von der Zwecklosigkeit, vorläufig wenigstens an Bord dieser Schiffe, überzeugt ist. Ein charakteristischer Zug der Seeleute bei schwermem Wetter, starkem Nebel oder anderen unangenehmen Naturerscheinungen, sich gegenseitig einzureden, eine Aenderung zur Besserung sei eingetreten kennt wohl Jeder aus Erfahrung. Die gelegentlich einer Aeusserung oder Frage des Kapitäns über die Aenderung des Wetters üblichen Redensarten: „Die See oder der Wind nimmt ohne Frage ab, das Schiff liegt bedeutend ruhiger“, oder beim Nebel „es ist bedeutend sichtiger, man kann schon mehrere Schiffslängen sehen“ u. s. w., lassen sich auch in ähnlicher Beziehung zum sogenannten Stützen des Schiffes durch gesetzte Segel anwenden. Denn wollte Jemand behaupten das Schiff liege nicht bedeutend ruhiger, nachdem bei stürmischen Wetter mit grosser Mühe das Schoonersegel ausgeholt und gesetzt ist, dem würde man ohne Weiteres jede Urtheilsfähigkeit absprechen. Also halten wir vorläufig die Annahme, dass die Schrägsegel wesentlich zum Stützen des Schiffes beitragen so lange fest, bis ausser bei kleinen Küstendampfern, der alte Zopf radikal abgeschnitten ist.

Es hat den Anschein als ob sich der Kampf in der Maschinen-Industrie, welcher in London seit Wochen die betheiligten Gemüther auf das höchste erbittert hat, seinem Ende naht und zwar mit einem Sieg der Arbeitnehmer. Denn einige Fabrikanten haben sich thatsächlich dazu verstanden den achtstündigen Arbeitstag, die Forderung der Maschinenbauer, einzuführen, nachdem der 17 tägige Strike im Baugewerbe Edinburg's und Leith's auch zu Gunsten der Arbeiter ausgefallen ist. Diesem Vorgehen der Industriellen hat sich die britische Regierung in ihren Schiffsbauwerften angeschlossen. Diejenigen der Fabrikanten, welche den Ansprüchen ihrer beschäftigten Arbeiter noch nicht nachgegeben, können durch ihre energische Haltung eine Verlängerung des Strikes allerdings hervorrufen, jedoch werden sie nachdem einige ihrer Kollegen den Forderungen nachgegeben kaum, nennenswerthe Erfolge erzielen. Der Ausländer zeigt im Allgemeinen für englische Arbeiterausstände kein grosses Interesse, weil diese bei ihrem häufigen Auftreten den Reiz der Neuheit und damit den Antheil an Bethheiligung verloren haben. Bei dem vorliegenden Strike jedoch, wo es sich um die Erreichung eines Achtstunden-Tages, des Idealwunsches aller Arbeiter handelt, ist eine Unterstützung der ausländischen also der kontinentalen Berufsgenossen nicht ausgeschlossen.

Die „Shipping Gazette“ macht ihre Leser auf den Artikel eines anderen englischen Blattes aufmerksam, in welchem von einem Syndikat ost- und westenglischer Kapitalisten, zwecks Gründung eines grossen englischen Maschinen- und Schiffsbau-Etablissements auf dem Kontinent gesprochen wird. Man beabsichtigt, so schreibt die englische Zeitung, in Belgien oder Holland eine Schiffsbauwerft zu gründen und glaubt, da die Arbeitslöhne auf dem

Festlande geringer als in der Heimath sind, Erfolge zu erzielen.

## Totalverluste deutscher Seeschiffe.

Von Fab. Landau. (Nachdruck verbot.  
(Schluss).

Die Gefahr für die Besatzung bzw. für die Passagiere bei einem den Totalverlust des Fahrzeuges bedingenden Unfall, ist je nach der Art des Letzteren, sehr verschieden.

Am schlimmsten stellt sich der Verlust an Menschenleben bei den verschollenen Schiffen, da deren Gesamtbesatzung und Passagiere als verloren angesehen werden müssen. Die Verlustziffer an Menschen auf Schiffen, über deren Verbleib jede Nachricht fehlt, war 1894 280 = 81% und 1895 149 = 27% des gesammten Menschenverlustes. Bei der starken Differenz dieser beiden Zahlen ist zu berücksichtigen, dass bis jetzt die Totalsumme der verschollenen Schiffe noch nicht ganz bekannt ist. — Zur Verlustziffer der verschollenen Schiffe für 1894 haben wir noch 8 Fahrzeuge mit 61 Personen nachgetragen. — Die Verlustziffern an Menschenleben bei sonstigen Unfallsarten, hängen zu sehr von dem Orte wo dieselben passiren, dem Witterungszustande zur Zeit des Unglücks und manchen sonstigen Vorkommnissen ab, um die mehr oder weniger grosse Gefahr einer bestimmten Unfallsart auf die im Schiffe befindlichen Personen konstatiren zu können.

In den Jahren 1894 und 95 vertheilten sich die Verluste an Menschenleben auf die sieben Unfallsarten im Verhältniss zu den an Bord anwesenden Personen, wie auch zu der Anzahl derjenigen an allen Unfallsarten verloren gegangenen Menschenleben, nach folgender Darstellung.

Auf den Schiffen welche von nachstehenden Unglücksarten betroffen wurden:

	waren				sind verunglückt				in Prozent			
	Mannschaft		Passagiere		Mannschaft		Passagiere		der am Bord		des Gesamt-	
	1894	1894	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895	1894	1895
Gestrandet	516	562	152	63	27	33	1	—	4,2	6,6	8,1	5,9
Gekentert	6	22	—	—	6	3	—	—	100,0	13,6	1,8	0,5
Gesunken	149	237	—	5	3	28	—	2	2,0	12,4	0,9	5,4
Kollision	149	251	4	202	29	144	1	195	19,8	75,3	8,2	61,2
Schwer beschäd.	131	109	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verbrannt	37	91	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Verschollen	276	147	4	2	276	147	4	2	100,0	100,0	81,0	27,0
	1264	1419	167	272	341	355	6	199	24,3	32,7	100,0	100,0

Die Angaben über Versicherungsverhältnisse bzw. Werth der Schiffe und der Ladung sind sehr lückenhaft und können daher kaum zu genauen Kalkulationen oder auch nur verlässlichen Durchschnittsnormen ausgenutzt werden. Die Gattung und Art der Schiffe, deren Hauptmaterial wie auch

das Alter, und endlich der, von vielen Rhedereien — auf Grund ihrer Statuten — sich eigens konstruirten Versicherungsmodus, dies alles erschwert umsomehr genügende Anhaltspunkte für definitive Berechnungen des Werthes der verloren gegangenen Fahrzeuge finden zu können. Nach approxi-

mativer Berechnung und bei Berücksichtigung aller vorhandenen Daten stellen sich die Versicherungsbeträge der Schiffe per ein Reg.-T. netto ungefähr wie folgt:

Segelschiffe aus Stahl von 160 $\mathcal{A}$ bis 195 $\mathcal{A}$			
"	" Eisen "	130 "	175 "
"	" Holz "	50 "	65 "
Dampfschiffe	" Stahl "	300 "	350 "
"	" Stahl und		
Eisen Fischerdampfer v. 1800	"	"	2200 "
Dampfschiffe aus Eisen von 200	"	"	250 "
Nach Gattung und Art unterschieden sich die in den Jahren 1894 und 95 verloren gegangenen Seeschiffe folgendermaassen:			
Dampfschiffe:		1895	1894
Schraubendampfer		17	23
Segelschiffe:			
Dreimastige Schiffe	Vollschiffe	4	2
	Barken	41	39
	Schoonerbarken und dreimastige		
	Schooner	10	8
Zweimastige Schiffe	Briggs	8	5
	Schoonerbriggs und Brigantinen	5	8
	Schooner	7	7
	Schoonergalioten, Galeassen und		
	Schoonerkuffen	9	16
	Gaffelschooner und Schmacken	2	1
Andere zweimastige Schiffe		28	14
Einmastige Schiffe		11	8

Dem Alter nach waren:

		1895	1894
Unter 1 Jahr		3	4
1 bis unter 3 Jahre		—	5
3 " " 5 "		4	5
5 " " 7 "		2	4
7 " " 10 "		5	5
10 " " 15 "		17	14
15 " " 20 "		15	24
20 " " 30 "		48	44
30 " " 40 "		39	19
40 " " 50 "		7	5
50 Jahre und darüber		2	2

Der Grösse nach:

Unter 30 Reg.-T.	16	9
30 bis unter 50 Reg.-T.	16	13
50 " " 100 "	23	26
100 " " 200 "	14	20
200 " " 300 "	13	11
300 " " 500 "	23	22
500 " " 800 "	12	9
800 " " 1200 "	14	9
1200 " " 1800 "	8	11
1800 Reg.-T. und darüber	3	2

Deren Hauptmaterial war:

Eisen	29	22
-------	----	----

Stahl	6	12
Eisen und Stahl	1	1
Holz	106	97

Ueber die Orte wo die Verunglückungen stattgefunden haben liegen folgende Angaben vor:

	1895	1894
Ostsee (einschl. Sund und Belte) u. Kattegat	19	15
Nordsee und Skagorrak	79	53
Nordsee oder Englischer Kanal (verschollen)	—	1
Englischer Kanal	3	4
Mittelländisches und Schwarzes Meer	1	1
Atlantischer Ocean:		
Europäische Küsten	2	2
Ostküste von Nordamerika und Küsten der vorliegenden Inseln	2	2
Ostküste von Südamerika und Küsten der vorliegenden Inseln	8	10
Westküste v. Afrika v. d. Strasse v. Gibraltar b. z. Kap Agulhas u. Küsten d. vorl. Inseln	1	5
Auf den Ocean selbst	15	25
Indischer Ocean:		
Südküste v. Asien, Küsten der vorl. Inseln etc.	1	1
Auf den Ocean selbst	1	1
Stiller Ocean:		
Ostküste v. Asien, Küsten der vorl. Inseln etc.	1	4
Ostküste v. Australien u. Küst. d. Südseeinseln	2	4
Westküste von Nord- und Centralamerika und Küsten der vorliegenden Inseln	4	4
Auf den Ocean selbst	3	—

Die eigenartige Constellation des deutschen Reiches — wo von den 26 Bundesstaaten nur 6 Küstenstrecken überhaupt und somit Seeschiffe besitzen, und der Bestand der Fahrzeuge bei diesen 6 nach Art und Grösse äusserst verschieden ist — erfordert es, dass bei einer Darstellung der verunglückten deutschen Seeschiffe die einzelnen Heimathsländer, denen die betroffenen Schiffe angehörten, detaillirt berücksichtigt werden.

Da die Häufigkeit der Unglücksfälle nur relativ zur Höhe des Bestandes an Seefahrzeugen und deren Raumgehalt bei demselben Staate gekennzeichnet werden soll, haben wir in nachstehender Tabelle die Verlustziffern in den Jahren 1895 und 94 nach Schiffen und Netto-Raumgehalt in Register-Tons nach dem Bestande dieser beiden Faktoren bei dem betreffenden Staate am Anfang des bezüglichen Jahres berechnet.

Staaten bezw. Provinzen	Gattung der Schiffe	Von dem vorhandenen Bestande der betreffenden Schiffsgattung gingen verloren in Proz. an			
		Schiffen	Netto-Raumg.	1895	1894
Ost-Preussen	Segelschiffe	—	4,17	—	1,35
	Dampfschiffe	3,23	—	7,55	—
	Seeschiffe überhaupt	2,22	1,85	4,44	0,72
West-Preussen	Segelschiffe	5,41	2,56	2,04	3,29
	Dampfschiffe	2,38	2,38	6,86	2,98
	Seeschiffe überhaupt	3,80	2,47	4,67	3,13



Staaten bzw. Provinzen	Gattung der Schiffe	Von dem vorhandenen Bestande der betroffenen Schiffsgattung gingen verloren in Proz. an			
		Schiffe 1895	Schiffe 1894	Netto-Raumgehalt 1895	Netto-Raumgehalt 1894
Pommern	Segelschiffe	6,66	3,53	10,62	7,83
	Dampfschiffe	—	0,88	—	1,09
	Seeschiffe überhaupt	4,90	2,90	5,39	4,90
Schleswig- Holstein	Segelschiffe	3,77	1,73	11,72	2,40
	Dampfschiffe	1,81	0,60	2,28	0,07
	Seeschiffe überhaupt	3,26	1,41	4,46	0,60
Hannover	Segelschiffe	3,72	3,50	7,64	6,27
	Dampfschiffe	—	3,60	—	0,50
	Seeschiffe überhaupt	3,44	3,50	5,22	4,40
Mecklen- burg- Schwerin	Segelschiffe	17,24	11,85	18,63	12,97
	Dampfschiffe	6,45	—	12,38	—
	Seeschiffe überhaupt	14,96	9,76	17,38	10,19
Oldenburg	Segelschiffe	5,48	4,00	4,65	2,21
	Dampfschiffe	—	—	—	—
	Seeschiffe überhaupt	5,16	3,79	4,24	2,04
Bremen	Segelschiffe	3,69	3,57	3,72	4,55
	Dampfschiffe	2,62	3,30	2,59	0,67
	Seeschiffe überhaupt	3,19	3,45	3,11	2,59
Hamburg	Segelschiffe	3,48	3,50	3,94	2,97
	Dampfschiffe	1,40	3,17	1,30	2,97
	Seeschiffe überhaupt	2,53	3,35	2,05	2,97

Die durchschnittliche Verlustziffer im Verhältnisse zum Bestande im Reiche war:

Segelschiffe . . . . .	4,82	3,65	5,97	4,65
Dampfschiffe . . . . .	1,58	2,17	1,98	1,81
Seeschiffe überhaupt . .	3,92	3,24	3,69	3,12

Grössere Verluste als obige Durchschnittszahlen finden wir für Schiffe: 1895 bei Mecklenburg, Schleswig-Holstein, Oldenburg und Pommern und 1894 bei Mecklenburg, Oldenburg, Hannover, Bremen und Hamburg. Für Raumgehalt 1895: bei Mecklenburg, Pommern, Hannover, Westpreussen, Schleswig-Holstein, Ostpreussen und Oldenburg und 1894 bei Mecklenburg, Pommern, Hannover und Westpreussen.

Die in Lübeck beheimatheten Seeschiffe haben weder 1894 noch 1895 einen Verlust erlitten.

Aus einer specificirten Bearbeitung aller Daten, welche auf die, als verunglückt angezeigten Hamburger Seeschiffe Bezug haben, erhalten wir folgendes Bild.

Bekannt ist der Totalverlust von 20 Fahrzeugen und zwar

Segelschiffe 15 = 75 % m. 7458 R.-T. netto = 55 %
Dampfschiffe 5 = 25 " " 6090 " " = 45 "
Zusammen 20 = 100 " " 13548 " " = 100 "

An Besatzung zählten die Segelschiffe 140 Personen und 1 Passagier, verloren gingen 22 Mann der Besatzung = 16 %. An Bord der Dampfschiffe befanden sich 152 Mann Besatzung und 52 Passagiere, wovon 23 bzw. 2 ihr Leben einbüssten.

#### Der Unfallsart nach sind:

Gestrandet:					
Segelschiffe	5 = 25 %	mit	1730 R.-T. netto =	12,8 %	
Dampfschiffe	4 = 20 " "		4615 " " =	34,1 " "	
Gesunken:					
Segelschiffe	2 = 10 " "		1790 " " =	13,2 " "	
Loek u. Kondemnirt:					
Segelschiffe	1 = 5 " "		432 " " =	3,2 " "	
Verbrannt:					
Segelschiffe	2 = 10 " "		2886 " " =	21,3 " "	
Verschollen:					
Segelschiffe	5 = 35 " "		620 " " =	4,5 " "	
Dampfschiffe	1 = 5 " "		1475 " " =	10,9 " "	
Zusammen	20 = 100 %	mit	13548 R.-T. netto =	100,0 %	

Als Ort der Verunglückung ist angegeben:

Nordsee (gestrandet 1, verschollen 4) 5. Stiller Ocean (verbrannt 2, verschollen 1) 3. Atlantischer Ocean (gesunken 1, kondemnirt 1) 2. Küste von Brasilien (gestrandet 2) 2. Westküste von Afrika (gestrandet 2) 2. Küste von St. Domingo (gestrandet 1) 1. Golf von Biscaya (verschollen 1) 1. Barre von Maracaibo (gestrandet 1) 1. Bei Insel Vlieland (gestrandet 1) 1. Bei Insel Ouessant (gestrandet 1) 1. Elbe (gesunken 1) 1.

Als Zeit der Verunglückungen kamen nur acht Monate vor und zwar: Januar mit 3 (2 gestrandet, 1 verschollen); Februar mit 2 (gesunken 1, kondemnirt 1); März mit 5 (4 verschollen, 1 gestrandet); Juni mit 3 (2 gestrandet, 1 gesunken); Juli mit 1 (verbrannt); August mit 1 (gestrandet); September mit 3 (2 gestrandet, 1 verbrannt); Oktober mit 2 (1 gestrandet, 1 verschollen).

Nach Gattung und Art waren es: 5 Schraubendampfer, 1 Vollschiff, 6 Barken, 1 Schooner, 1 Brigg, 2 Fischerkutter (2 Masten) 3 Fischerower (2 Masten) und 1 Einmastiger Kutter.

Das Hauptmaterial bestand bei 4 aus Stahl und bei je 8 aus Eisen bzw. Holz.

Der Netto-Raumgehalt in Reg.-Tons war:

unter 30 R.-T.	4	1000 bis 1100 R.-T.	2
30 bis 50 " "	2	1200 " 1300 " "	2
200 " 300 " "	1	1400 " 1500 " "	2
300 " 400 " "	2	1600 " 1700 " "	1
400 " 500 " "	2	1800 " 1900 " "	1
500 " 600 " "	1		

Dem Alter nach waren:

Jahre	1	4	8	10	11	12	13	16	17	19	29	31	33
Segelschiff.	1	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1
Dampfschiff	1	—	1	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—
Zusammen	2	2	2	1	2	1	2	2	2	1	1	1	1

Als Versicherungssummen sind angegeben:

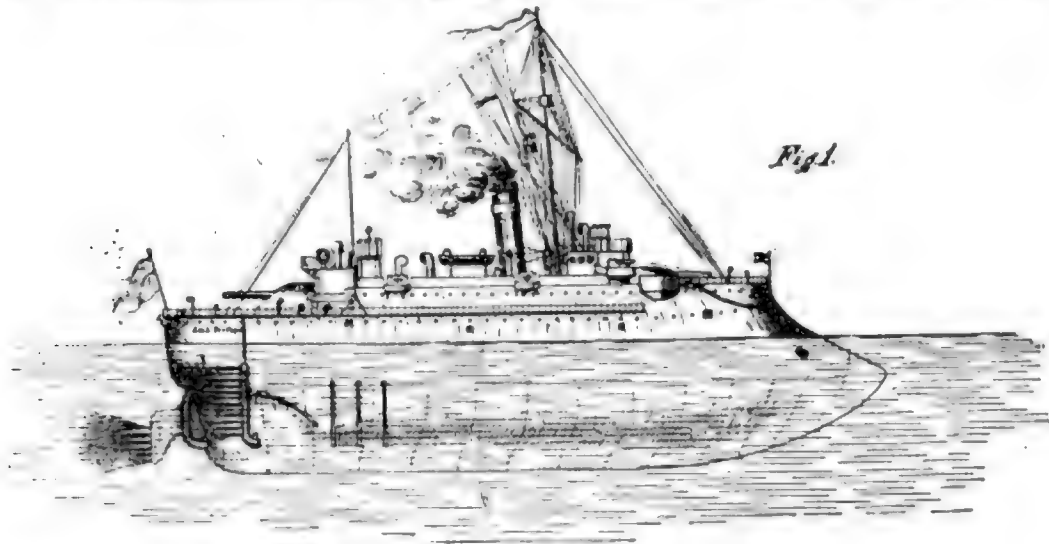
für Segelschiffe  $\mathcal{M}$  1398 932 durchschnitt per Reg.-Tons netto  $\mathcal{M}$  187.40; für Dampfschiffe  $\mathcal{M}$  1 221 000 durchschnittlich per Reg.-T. netto  $\mathcal{M}$  200.50. Zusammen  $\mathcal{M}$  2 619 932 durchschnittlich pr. Reg.-T. netto  $\mathcal{M}$  193.40.

## Hydraulischer Schiffs-Propeller.

System Krefft.

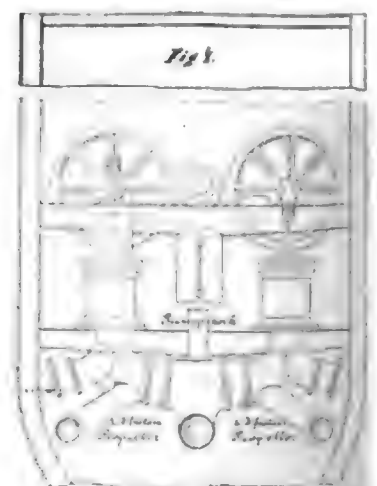
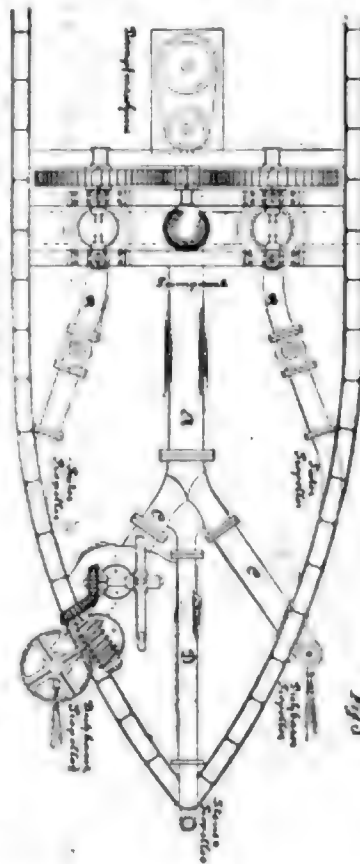
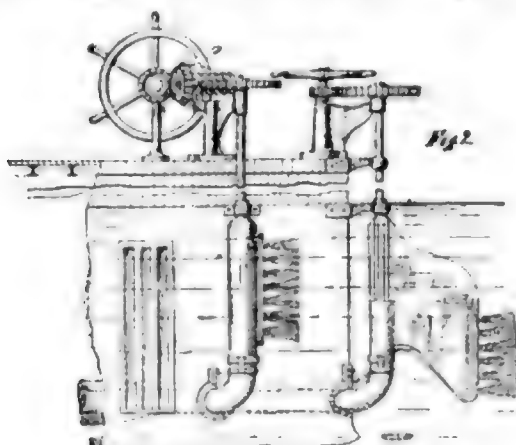
Es ist eine allgemein bekannte Thatsache, dass das jetzt allein in Anwendung befindliche Mittel zur Fortbewegung grösserer Schiffe, die Schiffsschraube, nur einen sehr geringen

Reihe über einander liegender Löcher darstellen; letztere Anordnung ist deshalb vorzuziehen, weil hierbei die Strahlen sich doch nach der Ansicht des Erfinders über die zwischenliegenden todtten Flächen ausbreiten und daher eine doppelt so grosse Widerstandsfläche als wie bei einem ununterbrochenen Schlitz ergeben. — Einen fernerer Theil der Erfindung bildet die An-



Nutzeffect ergibt, ebenso dass die Schraubenwelle mit ihrer Lagerung, ihrem Gewicht und ihrer Placirung im untersten Schiffsraume einen sehr diffilen Gegenstand darstellt, welcher den häufigsten Anlass zu Störungen der Fahrt giebt. — Ein Betriebs-System nun, dessen Anwendung allerdings schon vielfach vorgeschlagen, aber aus unten weiter erörterten Gründen bisher noch nie mit Erfolg zur Anwendung gebracht werden konnte, ist jenes nach dem Princip der hydraulischen Reaction, wo durch Druckpumpen Wasser mit grosser Geschwindigkeit zum Ausströmen ins Fahrwasser gebracht wird und letzteres, gerade sonst wie dem Ruder hier dem Wasserstrahl ein Widerstand bietet, der die Vorwärtsbewegung des Schiffes zur Folge hat. So einfach und nutzbringend dieser Gedanke erscheint, so bot die Realisation desselben, wie schon bemerkt, grosse Schwierigkeiten, und blieb der Effect bei angestellten Versuchen hinter den Erwartungen völlig zurück. Bei allen diesen Bemühungen benutzte man nämlich Rohre von grossen

ordnung der Reactionspropeller als drehbare senkrechte Rohre mit der als vertikaler Schlitz oder als Lochreihe gestalteten Austrittsdüse, ebenso die Gestaltung des Steuerers in dieser Weise. — In den beigegebenen Abbildungen sind die erörterten Prinzipien in ihrer praktischen Ausführung und Anwendung dargestellt. Fig. 1 zeigt beispielsweise ein mit den Reactionspropellern und dem Reactionssteuer ausgerüstetes Kriegsschiff; Fig. 2 zeigt in grösserem Maassstabe den Hintersteyen mit den wesentlichen Theilen, Fig. 3 ist ein Grundriss, Fig. 4 ein Querschnitt. Fig. 5 umfasst mehrere detaillirte Ausführungen der Propeller und des Steuerers. Wie der Grundriss Fig. 3 und der Querschnitt Fig. 4 zeigen, ist auf die Dampfmaschinenwelle ein Stirnräder-

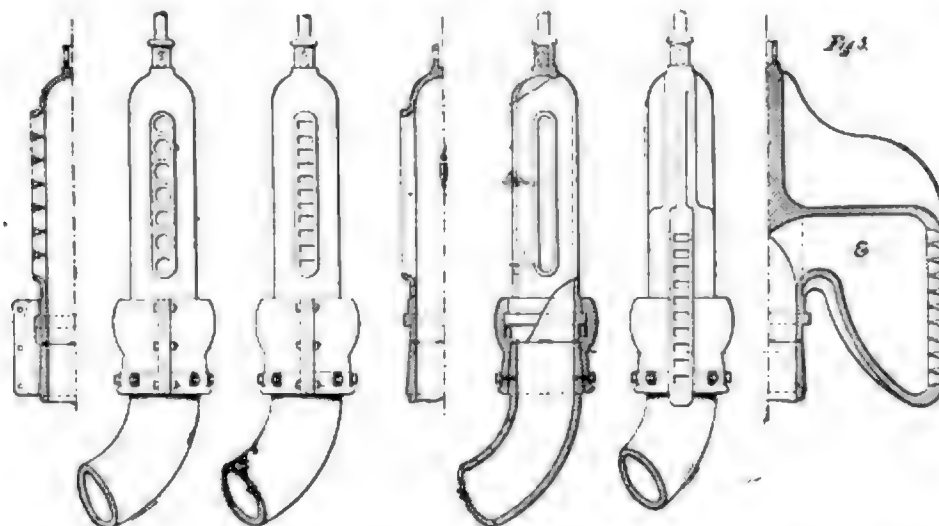


runden Querschnitt als Reactionspropeller; nach den angestellten Untersuchungen des Erfinders vorliegenden patentirten Systems soll jedoch der innere Kern eines solchen Strahles von grösserem Querschnitt gar keine Reaction ergeben, weshalb eben ein grosser Prozentsatz der lebendigen Kraft unausgenutzt bleiben und dadurch sich die bisherigen Misserfolge erklären sollen. Der Erfinder benutzt deshalb schmale lange Düsen, die entweder einen ununterbrochenen Schlitz oder eine

triebe aufgesetzt, welches gleichzeitig auf zwei Stirnräder im Verhältniss von 1:3 oder 1:4 arbeitet; diese Stirnräder betreiben bei kleineren Anlagen je eine Druckpumpe, an deren Stelle jedoch bei grösserem Kraftbedarf mehrere, in zwei Reihen angeordnete Pumpen treten, welchen das Wasser durch seitliche, die Schiffswände durchdringende Saugrohre direkt zolläuft, während sämtliche Pumpen ihr Druckwasser in ein gemeinschaftliches Druckrohr abgeben, welches in guter Abrundung

von den Pumpen abgehend sich in die Rohre B B für die festen Propeller, in jene C C für die drehbaren Propeller und in das schwache zum Steuer führende Rohr D spaltet. Die festen Propeller haben, wie schon bemerkt, die Gestalt von langen coulissenartigen Schlitten (Fig. 2) und können durch Ventile in ihren Zuleitungen B nach Belieben ein- oder ausgeschaltet werden; die davor liegenden Drehpropeller haben die durch Fig. 5 in mehreren Ausführungen dargestellte Kon-

seit dieser Tarifierabsetzung nimmt ein grosser Theil des Kornes seinen Weg von Odessa nach nördlicher Richtung mit der Bahn oder mit Flussfahrzeugen. Obgleich England als Abnehmer und Verschiffer russischen Getreides 1896 bedeutend geringere Quantitäten wie in früheren Jahren aus dem Lande führte, bleibt es doch mit 2 138 032 Tons exportirten Cerealien bei Weitem der grösste Abnehmer und Konsument der russischen Hafenstadt. Die Einfuhr nach Odessa zeigt ein erfreuliches



struktion, im Wesentlichen darin bestehend, dass auf einen festen, seitlich an den Schiffsrand befestigten Rohrstutzen mittelst Manschettendichtung ein Rohr aufgesetzt ist, welches die entweder als Schlitz- oder Lochreihe gestalteten Düsenöffnungen enthält; die Drehachse dieses Rohres ist nach oben hin in eine Stange fortgesetzt (Fig. 2), welche durch Schneckenrad, Schnecke und Handrad in Umdrehung versetzt wird. Dienen diese drehbaren Propeller schon zur Drehung und Wendung des Schiffes, so soll dies noch mehr mit dem eigentlichen Steuer erreicht werden, dessen Konstruktion aus Fig. 5 E klar hervorgeht; da die Strahlen desselben nicht nur in ihrer flossenartigen Wirkung beim Drehen den Widerstand ergeben, sondern bei einer Stellung im Winkel zur Längsachse auch durch ihre Reaction einen seitlichen Druck ausüben, so wird die Empfindlichkeit des Steuers daraus erklärlich. (Mittheilung vom Internationalen Patentbureau Carl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6).

## Schiffahrtsverhältnisse in Odessa.

Der Jahresbericht des britischen Generalkonsuls, Mr. Mackie, über Handel und Schiffahrt des russischen Hafens Odessa erlaubt uns einen klaren Einblick in die maritimen Verhältnisse dieser südeuropäischen Hafenstadt. Wir entnehmen dem Bericht folgende Einzelheiten:

Der Umfang der Getreidefahrt Odessas von 1896 war stärker als der der beiden letzten Jahre, wobei hinzugefügt werden mag, dass, obgleich Odessa den ersten Platz als Getreideexport-Centrum des russischen Kaiserreichs einnimmt, zufriedenstellende Resultate, soweit englische Interessen berührt werden, nicht erzielt sind. Trotz einer nicht wegzuleugnenden Abnahme im Getreideexport, soweit er sich auf die Beförderung mit englischen Schiffen bezieht, hat die englische Flagge doch die Suprematie über alle anderen im russischen Hafen verkehrenden, behalten. Mr. Mackie schreibt einestheils die Abnahme der Getreideausfuhr, die 467 000 T. geringer als im Vorjahre war, der miserablen Ernte in den südlichen fruchtbaren Provinzen zu, andernteils hängt nach seiner Meinung die Abnahme der Ausfuhr in grossem Zusammenhang mit den reduzierten Bahntransportkosten vom Schwarzen Meer nach der Ostsee. Denn

Bild, denn sie hat wider alles Erwarten bedeutend zugenommen. Unter den importirten Artikeln nehmen in England gebaute und von dort hergesandte Schiffsmaschinen sowie andere Schiffstheile einen hervorragenden Platz ein. Der Werth der eingeführten Gegenstände war 377 000 £ grösser wie der des Vorjahres. Die Anzahl und der Werth der Einfuhrgüter beweist, dass sich Odessa als Handelsmetropole des südlichen Russlands einer gesunden und blühenden Entwicklung erfreut, denn laut veröffentlichter Statistik seitens der russischen Zollbehörden ist Riga, Libau und Reval bereits von dem grossen Schwarzen Meer-Hafen überflügelt worden und nur noch Petersburg mit einem umfangreicheren Handel behauptet seinen Platz als erste Handelsstadt des russischen Kaiserreichs. Die britische Kohle, früher ohne Konkurrenz, als alleiniges Feuerungs- und Heizungs-Material benutzt, macht in bedenklicher Weise den Erzeugnissen der russischen Kohlenninen vom Donetz-Distrikt Platz, obgleich ihre Verbrennungsdauer eine viel schnellere als die der englischen ist. Wenn sie trotzdem immer mehr Einzug in den Maschinenfabriken und den Kohlenbunkern der Schiffe hält, so hängt dieser Umstand hervorragend mit der Vorgünstigung zusammen, die Käufern von den Grubenbesitzern Russlands zu Theil wird. Besonders unangenehm macht sich die Verdrängung der englischen Kohle im lokalen Verbrauch bemerkbar, denn während früher der jährliche Totalverbrauch der Einwohner mit 264 960 T. allein aus englischen Gruben bezogen wurde, hat sich heute das Bild sehr zu Ungunsten der englischen Händler verschoben, denn nur noch 81 470 Tons werden jährlich von England importirt. Die Kohlenpreise Odessas sind folgende: Cardiff-Kohle 1 £ 11 s. 7 d., Hull-Kohle 1 £ 5 s. und russische Kohle 18 s. 5 d. per Ton. Die Betheiligung der englischen Flagge an der gesamten Schiffahrt Odessas ist geringer wie die Anfang der neunziger Jahre, denn in jener Zeitperiode wurden allein 59 % des ganzen Handels durch britische Schiffe besorgt, heute dagegen nur 49 %. Dagegen sind russische, italienische und österreichische Schiffe bemüht immer mehr festen Fuss zu fassen und bei der regen Thätigkeit dieser drei Nationen ist ein weiterer Niedergang der englischen Betheiligung nicht ausgeschlossen. Frachtsätze vom Schwarzen Meer nach den Häfen Grossbritanniens haben während des letzten Jahres grosse Aenderungen durchgemacht, denn der niedrigste Frachtenstand im Juli war 5 s. per Ton,



der höchste im Oktober 21 s. Den häufigen und berechtigten Klagen ansässiger und fremder Kauffleute und Rheder, die Hafenbauten zu verbessern, besonders bequemere Transporteinrichtungen für gelöschte bezw. zu ladende Güter einzuführen, setzten die Behörden entweder ein beharrliches Stillschweigen entgegen oder aber sie versicherten Abhilfe zu schaffen, ohne ihre Zusage Ernst zu nehmen. Dieses Benehmen verwandelte sich jedoch in reges Interesse, als man sich in Nicolajeff anschickte umfangreiche Hafenbauten zu unternehmen und hierbei hauptsächlich dem Getreidetransport Rechnung trug. Eine förmlich fieberhafte Antheilnahme und Berücksichtigung der früheren Wünsche machte sich in Odessa bemerkbar, als auch Cherson Anstalten traf, seinen Hafen für Getreidefahrt herzurichten. Man schritt darauf in Odessa zur Gründung eines neuen Hafens in Davitgatsch-Bai, führte Eisenbahnverbindung herbei und war überhaupt bemüht, das Versäumte nachzuholen.

In Anbetracht der häufigen Zollstrafen, welche seitens der russischen Zollbehörden auf kleine Ungenauigkeiten im Gewicht oder in der Angabe der Marken der einzelnen Kolli verhängt werden, macht Mr. Mackie die Ladungsverschiffer Englands darauf aufmerksam, sehr akkurat in Bezug auf die vorhererwähnten Aufzeichnungen zu verfahren. Denn die Strafen sind erheblich und werden im Wiederholungsfalle sehr hoch. Im vorjährigen Bericht des Generalkonsuls hatte dieser schon prophezeit, dass wahrscheinlich der Verkehr zwischen Ostsee und Schwarzem Meer, der gegenwärtig durch Schiffe fremder Nationen bewerkstelligt wird, den russischen Kauffahrteischiffen reservirt werde. Diese Muthmassung ist durch einen kaiserlichen Ukas bestätigt, jedoch kann das Gesetz erst nach drei Jahren in Kraft treten, weil russischen Rhedern zum Bau und Ankauf von Schiffen, die diese Fahrt ausüben sollen, Zeit gegeben werden muss. Genaue statistische Angaben, in welchem Umfang sich die Schiffe der einzelnen Nationen bisher an dieser Fahrt betheiligten, lassen sich nicht ermitteln, jedoch soll eine Zunahme der englischen Bethheiligung während des letzten Jahres stattgefunden haben. Es mag noch hinzugefügt werden, dass die Fahrt zwischen Ostsee und Schwarzem Meer sich einer ausserordentlich günstigen Entwicklung erfreut. Als ein fernerer Beweis für die protektionistischen Bestrebungen der russischen Regierung mag erwähnt werden, dass man beim Festsetzen der Raten zum Getreide-Transport mit der Bahn für die Nothwendigkeit einer Herabminderung der Frachtsätze eintrat, solange es sich um die Getreidetransportkosten nach Städten der Ostsee handelte. Daraufhin leiteten ausländische Dampfschiffgesellschaften Verhandlungen mit der russischen Regierung ein, die den Zweck hatten, eine feste Frachtrate auf gewisse Güter, sowie Mehl, Oelkuchen, Butter und Käse vom Schwarzen Meer nach der Ostsee und umgekehrt, einzuführen. Die russische Regierung erklärte sich hiermit einverstanden und nachdem sich die Neueinrichtung bewährt hat, wird sie auch wohl noch auf andere Güter ausgedehnt werden. Wenigstens hegt man den Wunsch in ausländischen Rhederkreisen.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Hamburg.

Auf der Reise von Brasilien nach Triest zu Anfang dieses Jahres mit einer Ladung Kaffee hat der Dampfer „Athen“, um den Hafen von St. Vincent erreichen zu können, weil er zu kurz kam an Kohlen, sämtliches Holz an Bord, zwei Ladebäume, zwei Stangen, zwei Gaffeln und dann noch 162 Sack Kaffee von der Ladung, letztere im Werthe von  $\text{M} 10\,000$ , verbrannt.

Ueber dieses Vorkommniss hat das Seeamt die Untersuchung eingeleitet und in der auf heute anberaumten Hauptverhandlung Folgendes festgestellt:

Am 15. September 1896 ladete der Dampfer „Athen“ in Santos Kaffee für Triest und Fiume. Die Ladung wurde von

gewerbsmässigen Stauern gestaut und gehörig mit Holz und Matten garnirt. Man erhielt 32116 Sack Kaffee und verliess am Dienstag, den 22. December, Abends 7 Uhr den Hafen, um nach Rio zu dampfen und dort weiter zu laden. In Rio ladete man dann noch 8485 Sack Kaffee und fuhr weiter nach Victoria, wo noch 3100 Sack Kaffee geladen wurden, so dass im Ganzen 43701 Sack Kaffee im Schiff waren. Am 29. December, Abends 6 Uhr verliess der Dampfer „Athen“ den Hafen von Victoria. An den folgenden Tagen bis zum 13. Januar hatte man fortwährend steifen, stürmischen Wind und hohe durcheinanderlaufende See, wogegen das Schiff schwer stampfte, und zeitweilig viel Wasser über Deck und Lucken nahm. Am 11. Januar kam der erste Maschinist zum Kapitän und meldete demselben, dass er nur noch Kohlen bis zum nächsten Morgen zu brennen habe. Das Schiff befand sich zu der Zeit 220 Seemeilen SW  $\frac{1}{2}$  S per Kompass von St. Vincent. In der vorhandenen Noth, und nachdem der Kapitän Rücksprache mit dem ersten Offizier und dem ersten Maschinisten genommen hatte, opferte man alle vom Schiff nur brennbaren Gegenstände, sowie Zwischendecksluken, Bunkerluken, Gaffeln, Stengen und zwei Ladebäume. Da aber dies nicht genügte um auf dem Wege zu bleiben, wo man Assistenz erwarten konnte, auch das Schiff nach Westen hin abtrieb, weil wenig Steuermacht vorhanden, ferner auch der Vorrath an frischem Wasser knapp war, so sah man sich genöthigt, um Menschenleben, Schiff und Ladung vor weiterem Schaden zu bewahren, zur Ladung zu greifen, damit das Schiff im Wege von passirenden Dampfern gehalten oder St. Vincent erreicht werden konnte. Es wurden sodann 172 Sack Kaffee in den Bunker gegeben, und erreichte man dann auch gegen anhaltend steife böige Winde und hohe wilde See am 13. Januar, Morgens 10 Uhr, Porto Grande. Man war keine Dampfer passirt. Aus dem Bunker wurden 16 Sack Kaffee zurückgegeben, welche etwas schmutzig von Kohlenstaub waren. Man erhielt im Hafen 200 Tons Kohlen und setzte am 14. Januar Nachts 1 Uhr die Reise fort. Ausserhalb des Hafens erhielt man wieder steife stürmische NO.-Winde mit hoher, unregelmässiger See, worin das Schiff schwer stampfte und viel Wasser über Deck und Luken nahm, bis zum 19. Januar, wo der Wind nach NW. und W. bis WSW. heranging und zum leichten Sturm ausartete und bis Gibraltar anhielt, wo man am 23. Januar um 7 $\frac{1}{2}$  Uhr Morgens ankerte und 240 Tons Bunkerkohlen erhielt. Um 3 Uhr 15 Minuten desselben Tages lichtete man Anker und setzte die Reise fort.

Aus den einzelnen Zeugenaussagen war als relevant hervorzuheben:

Kapitän Bliesener: Unsere Kohlenvorräthe hatten wir in Rio de Janeiro ergänzt und zwar 110 Tons, wie mir der erste Maschinist meldete. Dies war die Quantität, welche der Maschinist verlangt hatte. Der in Rio vorhanden gewesene Vorrath belief sich nach Angabe des ersten Maschinisten auf 100 Tons, sodass wir bei unserer Abfahrt von Rio 210 Tons an Bord haben mussten. Meiner Ansicht nach muss entweder ein Irrthum des Maschinisten vorgelegen haben, oder der tägliche Verbrauch war ein grösserer als 12 Tons, worauf der Durchschnittsverbrauch berechnet wurde. Der erste Maschinist bestritt nachher, dass er mir gegenüber den Bestand auf 100 Tons angegeben habe. Derselbe hatte mir den Kohlenbestand als ausreichend für 15 Tage angegeben. Diese Angabe erfolgte in Victoria, was er ebenfalls bestritten hat. In der Nähe von Pernambuco fragte ich den ersten Maschinisten, für wie viel Tage er noch Kohlen habe, worauf er erwiderte, für 12 Tage. Am Sonntag, den 10. Januar meldete er, dass er noch bis zum Mittwoch ausreichend Kohlen habe, welche Meldung in Gegenwart des ersten Offiziers erfolgte. Die Reisedauer von Rio bis St. Vincent berechnete ich auf 18 Tage Kohlen, indessen genügen nach meinen früheren Erfahrungen als Regel 13 Tage Fahrt.

Erster Offizier Pieper: Die Mittheilung des ersten Maschinisten, dass der Kohlenvorrath noch bis zum Mittwoch aus-

erfolgte am Sonntag in meiner Gegenwart.

Erster Maschinist Lohsse: Zu verschiedenen Malen, zuletzt in Santos, sagte mir der Kapitän, dass wir nach St. Vincent für 16 Tage Kohlen brauchten. Wir rechnen pro Tag 12 Tons gute englische Kohle, für deutsche oder andere unter Umständen mehr. Die für die Rückreise von Santos verbliebenen Kohlen waren in Rotterdam bzw. St. Vincent eingenommen. Ich hatte für die Rückreise einen Bestand von 111 Tons, wie ich auch an die Rhederei geschrieben habe. Auf meinen Antrag bestellte der Kapitän am 22. December in Rio telegraphisch 100 Tons Kohlen. Nachdem mir gesagt worden, dass die Reisedauer nur 16 Tage währen würde, hatte ich nur um 80 bis 90 Tons gebeten, aber in Rio machte sich mir aus besonderen Gründen der Wunsch geltend, noch 10 Tons mehr zu nehmen, worauf der Kapitän auch einging. Als die Kohlen eingenommen waren, meldete ich dies dem Kapitän. Der Bestand an alten Kohlen war nach dem Maschinenjournal 77 Tons. Beim Ergänzen von Kohlen werden die Bunker überholt, der Bestand taxirt und dann den Anforderungen des Kapitäns entsprechend, neue Anschaffungen gemacht. Vor Abgang von Victoria überholte ich mit dem zweiten Maschinisten den Bunker und wir taxirten den Bestand als ausreichend für 12 Tage. Ich bestreite die Richtigkeit der Angabe des Kapitäns, dass ich in Victoria gemeldet haben soll, der Kohlenvorrath reiche noch für 15 Tage aus. Auf die Aussage des Kapitäns, dass er mich in der Nähe von Pernambuco befragt habe, für wie viel Tage ich noch Kohlen habe und dass ich darauf erwidert haben soll, für 12 Tage, bemerke ich, dass mir nicht bekannt war, wann wir uns auf der Höhe von Pernambuco befanden, dass ich allerdings am 31. December und zwar nur an diesem Tage, erklärte, wir hätten noch für 12 Tage Kohlen, und alsdann stimmte dies auch ungefähr. Ich gebe zu, dass ich am Sonntag, den 10. Januar eine Erklärung abgegeben habe, dass unsere Kohlen noch bis zum Mittwoch ausreichen würden. Dass in dieser Beziehung ein Irrthum vorlag, ist darauf zurückzuführen, dass die untersten Kohlen schon vor sieben Monaten eingenommen waren und besonders schnell brannten.

Die geladenen Inspektoren Rolfs und Wiengreen erklärten auf Befragen, dass Vorschriften über die Annahme von Kohlen nicht existirten, dass dies vielmehr lediglich dem Ermessen des Kapitäns anheim gestellt sei.

Abgesehen von Vorschriften über Auffüllen und Verbrauch von Kohlen, die für den Kapitän maassgebend sind, sehe ich für den auf dem Dampfer „Athen“ eingetretenen Kohlenmangel den ersten Maschinisten Lohsse verantwortlich an. Dieser muss doch zu jeder Zeit über den Bestand und die Quantität der Kohle genau orientirt sein und muss beim Kapitän die Beschaffung des für eine bevorstehende Reise erforderlichen Quantum Kohlen rechtzeitig beantragen. Wenn sich beim Abgang des Schiffes von Rio wirklich 200 oder auch nur 157 Tons in den Bunkern befunden hätten, so würde dies Quantum doch für 16 bis 17 Dampftage genügt haben. Dies war aber nicht der Fall, und können daher auch nicht so viel Kohlen an Bord gewesen sein, als das Schiff Rio verliess.

Der Maschinist Lohsse hat sich im höchsten Grade unzuverlässig gezeigt, Schiff und Mannschaft in Gefahr gebracht, und stelle ich beim verehrlichen Seeamt den Antrag, dem Maschinisten Lohsse dieserhalb die Befugniß zum Betreiben des Maschinen-Gewerbes zu entziehen.

Nach stattgehabter Berathung eröffnete das Seeamt den Beschluss, dass die Verkündung des Spruches in einem noch näher zu bestimmenden Termine erfolgen solle.

Lohsse erwähnt in der nächsten Verhandlung, er habe nicht in Rio zum Kapitän gesagt, es seien noch 80 Ton Kohlen an Bord, sondern er habe diese Aeusserung in Paranagua gemacht. Als er sich auf früheren Reisen als zweiter Maschinist an Bord befand, habe er von seinen Kollegen nie genau

erfahren können, wie viel Kohlen der „Athen“ in 24 Stunden verbrenne, allerdings müsse bei dem Kohlenverbrauch immerhin darauf Rücksicht genommen werden, welche Sorte Kohlen man an Bord habe. Zeuge beharrt auch heute noch bei seinen in der ersten Verhandlung gemachten Aussagen und bestreitet wiederum die Richtigkeit der Aussage des Kapitäns, dass er in Victoria gemeldet haben soll, der Kohlenvorrath reiche noch für 15 Tage. Auf die Behauptung des Kapitäns, dass er ihn, den Zeugen, in der Nähe von Pernambuco befragt habe, wieviel Kohlen noch an Bord seien, und dass er erwidert haben solle „für 12 Tage“, bemerkt Zeuge, dass es ihm überhaupt nicht bekannt gewesen sei, wann sich der „Athen“ auf der Höhe von Pernambuco befunden habe. Zeuge hat heute dem Seeamt ein von ihm geführtes Privat-Tagebuch eingereicht; beim Vergleich dieses Tagebuchs mit dem Maschinen-Journal stimmen die Aufzeichnungen mit dem letzteren aber nicht in allen Theilen überein.

Der Reichskommissar bemerkt noch, dass, wenn er seinen bereits gemachten Aeusserungen auch nichts mehr hinzuzufügen habe, er doch noch erwähnen möchte, dass es die Pflicht des Maschinisten Lohsse gewesen sei, dem Kapitän davon Meldung zu machen, dass die unten im Bunker liegende Kohle schneller gebrannt habe als die zuletzt empfangene; jedenfalls müsse der leitende Maschinist immer so informiert sein, dass er in der Lage sei, dem Kapitän zu jeder Zeit eine richtige Auskunft zu erteilen.

Die Verkündung des Spruches wird sodann auf einen näher zu bestimmenden Termin ausgesetzt.

Der in öffentlicher Sitzung während der dritten und letzten Verhandlung verkündete Spruch lautet: Der Unfall des deutschen Dampfers „Athen“ auf der Reise von Port Victoria in Brasilien nach St. Vincent ist dadurch herbeigeführt, dass der erste Maschinist Lohsse in pflichtwidriger Weise nicht für den genügenden Kohlenvorrath für die Reise gesorgt, dem Schiffer Bliesener geflissentlich seine precäre Lage verschwiegen und dadurch Schiff und Menschenleben in Gefahr gebracht hat. Dem Maschinisten Robert Paul Maximilian Lohsse wird die Befugniß zur Ausübung des Seedampfschiffs-Maschinen-Gewerbes entzogen. Das Verhalten des Schiffers Bliesener ist in mehrfacher Beziehung, namentlich auch bezüglich der Journalführung zu tadeln.

## Vermischtes.

Wir wollen nicht unterlassen, unsere Leser auf eine Bekanntmachung des englischen amtlichen Blattes „Notice of Mariners“, welche das Vorhandensein eines Wracks an einer sehr befahrenen Strasse erwähnt, aufmerksam zu machen. Der Inhalt der Mittheilung ist folgender: Etwa 8 Seemeilen östlich von Ower-Feuerschiff ist der Dampfer „Concka“ gesunken. Der vordere Mast ist ca. 7 Fuss hoch bei Niedrigwasser sichtbar. NNO. von diesem Wrack ist auf 6 $\frac{1}{2}$  Faden Wassertiefe eine grüne spitze Tonne mit der Aufschrift „Wreck“ angebracht. Geogr. Lage der Tonne ist 50° 41' N. Br. und 0° 29' W. Lg.

Das englische Trinityhaus veröffentlicht die Höhe der Totlabgaben, die von den verschiedenen in englischen Häfen verkehrenden Schiffen für Leuchtfeuer während der letzten Jahre bezahlt sind. Es liefen im Ganzen 1896 = 583 793, 1895 = 564 307, 1894 = 551 352 und 1893 = 512 703 £ an derartigen Gebühren ein. Die Anzahl der Rechnungen für Benutzung der Feuer belief sich auf 204 690, davon 81 082 für vom Auslande kommende Schiffe und 123 608 für Küstenschiffe.

**Bestrafungen wegen Schmuggels.** Die Anzahl der verschiedenen Fälle, in denen Schmuggel seitens der an den Docks postirten Schutzleute in den Häfen Grossbritanniens gemeldet werden musste, nimmt erfreulicher Weise laut einem Kommissionsbericht der britischen Hauptzollbehörde jährlich immer mehr ab. Denn während im letzten Jahre nur 4705 verschiedene Fälle zur Meldung kamen, traten diese unliebsamen Erscheinungen 1895 — 4864, 1894 — 5914 und 1893 — zu 6849 verschiedenen Malen auf. Die Gesamtanzahl der im angegebenen Zeitraum an diesen Schmuggelgeleien beteiligten Personen belief sich auf 2719 bzw. 2917, 3927, 5034. Die Höhe der Strafen in den letzten zwölf Monaten war ebenfalls niedriger als die der Vorjahre, die hieraufbezüglichen Zahlen sind folgende 1896 — 4703, 1895 — 5073, 1894 — 6470 und 1893 — 7732 £.

**Jahresbericht des königlichen Kommerz-Kollegiums zu Altona.** Die schon im Vorjahre begonnene Besserung der allgemeinen Geschäftslage hat im Berichtsjahre erfreulicherweise angehalten und sich auf die meisten Zweige von Handel und Industrie ausgedehnt. Dies bezieht sich sowohl auf den inländischen Absatz wie auf den Export. Die verhältnissmässig ruhige sociale Lage, die in Hamburg-Altona seit den schweren Kämpfen des Jahres 1890 bestanden hatte, wurde im Jahre 1896 durch neue Arbeiterbewegungen unterbrochen, von denen der Ausstand der Hafenarbeiter von Hamburg-Altona den bei weitem grössten Umfang angenommen und den meisten Schaden angerichtet hat. — Die Frischfischerei, welche für die deutsche Nationalwirtschaft immer grössere Bedeutung erlangt und in Altona einen seiner wichtigsten Mittelpunkte besitzt, hat sich im verflossenen Jahre erfreulich weiter entwickelt. Die Menge der verauctionirten frischen Fische war im letzten Jahre um 37 000 Ctr. grösser als 1895. In Betreff der Heringsfischerei berichteten wir bereits im vorigen Jahre, dass die günstige Stimmung, welche in letzter Zeit für die Entwicklung der so lange vernachlässigten deutschen Heringsfischerei zu Tage getreten ist, auch in unserer Stadt die Begründung einer kleinen Heringsfischerei-Gesellschaft veranlasst, und dass diese den Namen „Altonaer Heringsfischerei-Gesellschaft Elbe“ angenommen hat. Die Betriebsergebnisse des ersten Jahres waren quantitativ günstig. Aber wie in der Frischfischerei, verhinderten auch bei der Heringsfischerei die niedrigen Preise die Erzielung eines lohnenden Ertrages. Infolge grosser Vorräthe alter Heringe und dem starken Import schwedischer Heringe fielen die Preise im Sommer unerhört, daher ist es nicht zu verwundern, wenn das erste Jahr für die Gesellschaft mit einem Verluste endigte. — Vor drei Jahren richteten wir an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ein Gesuch um Vertiefung des Dortmund-Ems-Kanals, damit Seeschiffen von 2,75 m Tiefgang die Fahrt durch den Kanal ermöglicht werde. Leider erhielten wir damals eine abschlägige Antwort. Es würde im höchsten Grade vorthellhaft für das ganze deutsche Küstengebiet sein, wenn Dortmund und Herne Seehäfen für grosse Seeleichter und kleine Seedampfer werden würden; unsere Küstenschiffahrt würde einen ungeahnten Aufschwung nehmen und unsere Häfen würden deutsche anstatt englische Kohlen einführen. Unsere einheimische Rhederei und unser einheimischer Schiffbau, ebenso auch unser Bergbau würden sich auf Kosten ihrer englischen Konkurrenten vergrössern. Vorläufig ist es Aufgabe der Küstenstädte, sofort nach der bald zu erwartenden Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals den direkten Seeverkehr nach Dortmund und Herne ins Leben zu rufen. Ist das erst geschehen, so wird sich die Vertiefung des Kanals von selbst ergeben weil es im finanziellen Interesse des Staates liegt, einen grösseren Verkehr auf dem Dortmund-Ems-Kanal ins Leben zu rufen, damit die Gebühren-Einnahmen sich vergrössern. — Was den hiesigen Hafenverkehr betrifft, so ist als erfreulich die Zunahme die Einfuhr dänischen Viehes

bervorzubeben, auch die Einfuhr von Chilisalpeter, Eisen, Wein und Petroleum nehmen zu, während der Getreideverkehr leider immer mehr abnimmt und auch die Einfuhr von Holz und Steinkohlen zurückgegangen ist. Der Gesamtverkehr hat sich, dank den Viehdampfern im Eingang von 862 auf 1004, im Ausgang 696 auf 765, der Gesamtwert der Einfuhr von 28 $\frac{3}{4}$  auf 38 Millionen gehoben, während die Ausfuhr nur von 12 $\frac{1}{2}$  auf 14 Millionen gewachsen ist. Eine angemessene Verbreitung des Hafens steht jetzt glücklicherweise in Aussicht und ebenso die von uns so oft gewünschte Errichtung eines Freibezirks. Mehrfach wurde im Winter bei Ostwind wieder auf die mangelnde Tiefe im Hafen geklagt; es ist nöthig, dass unbeschadet der späteren gründlichen Besserung, schon jetzt durchgängig eine Mittelrinne im Hafen auch bei ungünstigem Wasserstande benutzbar bleibt. Noch immer besteht das Durchfuhrverbot von gesalzenen dänischen Fellen, trotzdem seit langer Zeit kein Grund dafür mehr vorhanden ist. Die Fortdauer des Verbots ist lediglich ein Nachtheil für die Eisenbahn-Verwaltung und eine Belästigung für den deutschen Handel. — Im Jahre 1896 kamen im Altonaer Hafen 1285 Schiffe mit einem Raumgehalt von 294 485 Tons und 9972 Mann Besatzung an, in demselben Jahre gingen aus 1278 Schiffe, welche 269 476 Tons Raumgehalt fassten und eine Gesamtmannschaft von 9878 Köpfen an Bord führten. Unter den eingekommenen Schiffen war am häufigsten die britische, und unter den abgegangenen die dänische Flagge vertreten.

Die staatliche Navigationsschule in Altona besuchten im Jahre 1896: 46 Vorschüler, 69 Steuermannsschüler, 46 Schifferschüler, überhaupt 161 Schüler. Die Prüfungen bestanden nach den Vorschriften vom 6. August 1887: 33 zum Steuermann, 35 zum Schiffer für grosse Fahrt, 8 zum Schiffer für kleine Fahrt.

## Kleine Mittheilungen.

**Konstantinopel — Havre — Antwerpen.** Die französische Schifffahrtsgesellschaft N. Paquet & Cie. hat einen neuen Dienst zwischen Konstantinopel-Havre-Antwerpen eingerichtet. Die erste Fahrt auf dieser Linie wird Anfang September von Konstantinopel aus angetreten.

**Prüfungswesen.** Donnerstag den 16. September ds. Js. Morgens 8 Uhr beginnt in Timmel eine Prüfung zum Seesteuermann. Meldungen dazu nimmt bis zum 15. d. M. der Navigationslehrer Herr Kornmehl in Timmel entgegen. — Am Donnerstag den 23. September wird in der Hamburger Navigationsschule mit einer Steuermannsprüfung und am Montag, den 4. October mit einer Schifferprüfung für grosse Fahrt begonnen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 1. September. In den Verein als ordentliches Mitglied wurde Kapitän von Riegen D. „Dendara“ aufgenommen, ein Kapitän zur Aufnahme vorgeschlagen; zwei Mitglieder meldeten ihren Austritt an. Eingegangen war ein Schreiben der Seeberufsgenossenschaft, welche gelegentlich einer Anfrage der Deputation für Handel und Schifffahrt, ob es thunlich sei, in die Bilgen eiserner Segelschiffe, Steine, Piekisen u. s. w. zu stauen, nach Rücksprache mit Sachverständigen die Ansicht vertrat, dass derartige schwere Gegenstände nicht schädlich wirken, wenn sie dazu beitragen die Stabilität des Schiffes zu erhöhen, also gewissermassen als Ballast betrachtet werden können. Vom Staatssekretär des Innern ein Schreiben des Seefischereivereins zu Bremen, in welchem zum



wiederholten Male die Nothwendigkeit der unbedingten Wegerechtsfrage der Fischdampfer erörtert wird. Von der shipmaster society aus London lagen mehrere Eingänge vor, unter diesen ist ein Schreiben, in welchem englischerseits auf eine nothwendige Verbesserung der Feuer im Golf von Aden hingewiesen wird, bemerkenswerth. Der Sekretär des englischen Vereins ersucht den Verband deutscher Seeschiffer die deutsche Regierung auf diesen Mangel aufmerksam zu machen, damit voreint eine bessere Beföhrung des gefährlichen Fahrwassers angestrebt werden könne. Zum Schluss wird ein Artikel der „Hansa“, welcher das Resultat einer englischen Gerichtsverhandlung bespricht, die ein eigenthümliches Licht auf die Zustände an Bord englischer Segelschiffe wirft, verlesen und die Sitzung geschlossen.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die Sitzung vom 26. August im Schiffer-Gesellschaftshaus war sehr gut besucht. Nach Erledigung einiger Eingänge wurden mehrere Schreiben verlesen und besprochen, die aus Anlass der Ausführungen des Vereins Hamburger Rheder über die von der Technischen Kommission für Seeschiffahrt und vom Reichsamt des Innern empfohlenen Abänderung der Seemannsordnung an den Steuermannsverein gerichtet worden waren. In allen Schreiben wurde absprechend über die Ausführungen der Rheder geurtheilt. Nachdem sodann noch eine Besprechung interner Vereinsangelegenheiten erfolgt war, wurde die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 1. September 1897.

Salpeterfrachten von Chili und Weizenfrachten von den californischen Häfen beiben fest und scheinen die letzthin bezahlten Raten sich auch für die nächste Zeit behaupten zu können. Quebracho-Holz vom La Plata ist sehr still. Befrachter offeriren nur ca. 14/—. Reis sowie Staufrachten vom Osten im Allgemeinen bleiben flau und es herrscht wenig Nachfrage nach Räumen. Kohlenfrachten von Australien behauptet. Die Ausfrachten sind eher einen Schatten fester.

Die nachstehenden Abschlüsse sind uns zu Ohren gekommen. „Moel Eilign“ San Francisco/U. K. H. A. D. 30/—, Sept./Oct., Weizen, Mehl.

„Invermay“ San Francisco/U. K. H. A. D. 27/6, net. Oct./Nov.

„J. C. Pflüger“ Portland/U. K. H. A. D. 33/9, Decbr.

„Adolf“ „ „ 31/3, net.

„Euphrosyne“ „ „ 35/— spot.

„Lady Wolseley“ Westk. Südamer./U. K. Cont. 22/— ./. 1/2 dir.

„Helicon“ „ „ 24/— ./. 1/2 „

„Durham“ „ „ 24/— ./. 1/2 „

Octob./Nov.

„County of Caithness“ Calcutta-Dundee/Hamburg 18/9 option London 20/—, Nov./Dec.

„Rydalmere“ Calcutta-Genua/Barcelona 20/— spot.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 28. August 1897.

Der fortgesetzte und ununterbrochene Aufschwung unsres Weizen-Preises hat schliesslich bewirkt, dass jeder Bedarf für diese Cerealien in Europa, einschliesslich Frankreichs, auf gehört hat, obgleich in jenem Lande die Preisgrenzen nicht viel hinter unseren aufgetriebenen zurückstanden. Es ist leider nicht blos eine Redensart, wenn behauptet wird, wäre Maiz oder andere minderwerthige Cerealien in ähnlicher Weise im Preise hoch-

getrieben, so hätte unsere Ausfuhr in Getreide nur zu einem kleinen Prozentsatz das während des letzten Monats betriebenen Geschäfts erreichen können. Die aufsteigende Zunahme des Weizens hat unter Verschiffern, die zu kurz an diesem Artikel kamen, einige Schwierigkeiten verursacht, beträchtliche Räume wurde in Parcel Partien angenommen, einige Schiffe sind an den Markt gebracht, die nur zu Koncessionen von 6d bis 9d per quarter untergebracht werden konnten. Die heute am Markt berichteten Charter sind das Ergebniss früherer Verkäufe; 3s für Cork f. O. für prompte Boote und 2s 7 1/2 d für grössere Boote nach ausgesuchten Häfen mögen heute die höchsten Abschlüsse genannt werden, die aber kein neues Geschäft repräsentiren. Die Nachfrage nach Brettern von den Provinzen sind in Folge eines Ratenaufschwungs sehr lebhaft geblieben, während der Bedarf von den südlichen Holzhäfen weniger in Anspruch genommen wird. Die Golf Baumwolle-Häfen scheinen gut mit Räume versehen zu sein, während die atlantischen Häfen eine verhältnissmässig günstigere Nachfrage für Oktober-Boote in Aussicht stellen, die aber in Folge der höheren Aussicht der Rheder nur wenig Entgegenkommen findet. Die Nachfrage nach Räume für Kistenöl und Stückgut nach dem fernen Osten setzt sich lebhaft fort, obgleich die Ersteren in ganz letzter Zeit theilweise durch Engagements von Segelschiffen Abnahme gefunden haben. — Unser Markt für Segelschiffe leidet noch unter dem Fehlen jeglicher Räume, sowohl am Platz wie auf Ankunft; allem Anscheine nach bleibt dieser Zustand noch einige Zeit unverändert. Die Folge ist, dass der Markt träge bleibt, während die Raten fest und die Aussichten gute sind. Nichts von besonderem Interesse hat sich sonst während der Woche zugetragen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3d.	12/6	10/	10/a12/6
London, Dpfr.	2 1/2 d.	15/	11/3	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 1/4 d.	15/	8/9	15/
Bristol	3d.	15/	11/3	17/6
Hull	4 1/4 d.	15/	12/6	14/
Leith	4d.	22/6	15/	17/6
Newcastle	4d.	15/	15/	15/a17/6
Hamburg	60 s	90 s	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	9c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	9c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/9	23/9	20/	25/
Bordeaux	3/6	35 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	4 1/2 d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	60 s	20c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	20/	22/6a25

Baumwolle, gepresst: Liverpool 3-32d. — Hamburg 5-32d.

— Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 7-32d.

— Antwerpen 5-32d. — Bremen 21c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/a3/1 1/2	3/a3/1 1/2	2/6a2/7 1/2	3/a3/1 1/2 ...
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/a2/9	.... 26c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19c.	19c.	22c.

### Büchersaal.

**Kleines nautisches Jahrbuch für 1898.** Siebenunddreissigster Jahrgang. Herausgegeben von W. Ludolph, Bremen. Verlag von M. Heinsius, Nachfolger.

Das vorliegende kleine Buch erfüllt in jeder Weise den ihm unterstellten Zweck, Seeleuten auf kurzen Reisen ein Rathgeber und Unterstützer zu sein. Wenn das kleine nautische

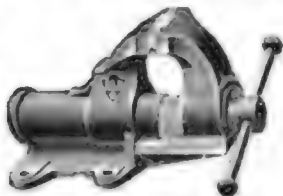
Jahrbuch jährlich immer mehr Anklang und Käufer in Kreisen derjenigen Seeleute findet, deren Beschäftigung auf kleinen Frachtdampfern und Küstenseglern zu suchen ist, so hat es einestheils diese Beliebtheit seiner knappen übersichtlichen Darstellungsweise zu verdanken und in zweiter Linie den kurzen für diese Leute werthvollen Notizen, welche vollkommen genügen das etwa für sie Wissenswerthe in klarer Weise zum Ausdruck zu bringen. Im Ganzen betrachtet kann man das Büchlein einen gedrängten Auszug des amtlicherseits veröffentlichten Nautischen Jahrbuchs nennen, da die vom Seemann unter gewöhnlichen Umständen zur Berechnung seiner Länge und Breite erforderlichen Hilfstafeln diesem entnommen sind, ferner Hochwasserzeiten für Bremerhaven, Brake, Vegesack, Cuxhafen

und Dover. Ausserdem hat der Verfasser dem Nordstern zur Bestimmung des Azimuths und der Breite, zwei Tafeln reservirt. Eine weitere Tafel, in der rechtweisende Kurse und Distanzen in der Nordsee und dem englischen Kanal angegeben sind, ist noch der Erwähnung werth, ebenfalls ist ein Verzeichniss der Distanzen von Bremen nach den nächstliegenden Hafenplätzen für Seeleute die in der Küstenfahrt beschäftigt sind von Nutzen und Interesse. Wir sind überzeugt, dass auch im kommenden Jahre das vorliegende Buch nichts an seiner Beliebtheit, in den für dasselbe bestimmten Kreisen, einbüßen wird. Der Preis des Buches beträgt wie früher 75 A.

## W. H. BESELER, HAMBURG, Vernickelungsanstalt und Metallwaarenfabrik.

1889 Hamburg: Silberne Medaille. 1895 Köln: Silberne Medaille. 1895 Braunschweig.  
Goldene Medaille und Ehrendiplom.

Gegründet 1875. — 50 Arbeiter. — Fernspr. 119, A. I.



(gesetzlich geschützt.)

## Feilen- und Werkzeug-Fabrik

Falkenroth & Kleine, Neuss a. Rhein

liefern:

### Parallel-Schraubstöcke (gesetzlich geschützt)

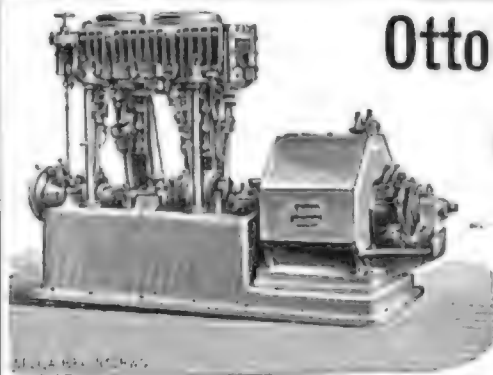
mit von oben eingeschwalbten Stahlbacken, welche sich nicht lösen können.

Verbessertes System.

Patentirte Feilenhefte und Drehbankmitnehmer, Schraubenschlüssel

### Parallel-Feilkloben (gesetzlich geschützt)

mit von beiden Seiten sich gleichmässig bewegenden Backen.



## Otto Berner & Co.

HAMBURG

Steinhöft No. 3.

Elektrische  
Schiffsbeleuchtung

und

Kraftübertragung.

## Staatliche Navigations-Schule

zu

LÜBECK.

Beginn des Steuermannskurses 1. Nov. und 1. Mai, Beginn des Schifferkurses 1. Oktober und 1. April. — Aufnahme in letzteren auch später.

Kursus für Schiffer auf kleiner Fahrt. Alle nöthige Auskunft giebt der gedruckte Bericht. Denselben versendet auf Verlangen

der Director

Dr. Fr. Schulze.

## Amerikan. Verlade-Einrichtungen

nach den Patenten der

C. W. Hunt Company, New-York

Hunt's Elevatoren, Hebevorrichtungen zum Entladen (sowohl auch Beladen) von Schiffen und Eisenbahnwagen.

Hunt's automatische Bahnen zum Transport auf kurze Entfernungen auf Lagerplätze, in Fabrikgebäude und Depôts etc.

Hunt's Conveyor, Universalbecherwerke zum Horizontal- und Vertical-Transport, sind die einfachsten und billigsten Mittel zur Verladung von grösseren Massen, Kohlen, Erze, Getreide etc. und werden fabricirt:

In Europa durch den alleinigen Concessionär

J. POHLIG, Köln, Brüssel u. Wien

(Fabrik für den Bau Otto'scher Drahtseilbahnen).

Ausführliche Prospekte und Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten. Kosten-Anschläge werden gratis und Projects zu den Selbstkosten ausgearbeitet.

Oldenburg-Portugiesische  
Dampfschiff-Rederei (Act.-Ges.)  
**Oldenburg** i. Grh.

Regelmässige Dampfschiffahrt  
(Kaiserl. Deutsche Packet-Post)  
zwischen

Hamburg und Portugal,  
Hamburg und Marocco  
via Antwerpen und Gibraltar,

sowie  
regelmässige Dampfschiffahrt  
zwischen

Bremen, Brake und  
Portugal.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 37.

Hamburg, den 11. September.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Kritische Momente für Mondstanzungen. — Die Steinkohle und ihre Verbreitung auf der Erde. — Ueber Holzhäfen an der Westküste von Costa Rica. — Französische Schifffahrt im Jahre 1896. — Nachträge zum Befrachter. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die deutsche Seewarte macht bekannt, dass in der Zeit vom 14. November 1897 bis 23. April 1898 die einundzwanzigste der alljährlich zu veranstaltenden Konkurrenz-Prüfungen von Marine-Chronometern abgehalten wird. Es soll dabei wie bisher jedem im Gebiete des Deutschen Reich etablirten Uhrmacher freistehen bis zu zehn Marine-Chronometer, über deren Anfertigung in der eigenen Werkstatt, sowie über andere innezuhaltende Formalitäten eine schriftliche Erklärung beizufügen ist einzusenden. Die Instrumente werden, soweit sie sich als brauchbar, für die nautische Praxis erweisen in vier Klassen geordnet, welche durch die Prädikate, „vorzüglich“, „sehr gut“, „gut“ und „genügend“ bezeichnet werden. Ferner theilt die Seewarte mit, dass in diesem Jahre für die sechs besten Chronometer Prämien zur Vertheilung kommen. Die Höhe dieser materiellen Auszeichnungen beträgt 700, 600, 500, 400, 300 und 300 M., je nach der befundenen Güte des Instruments. Die Prämiiirung erfolgt indessen nur dann, wenn das Instrument der ersten Klasse angehört und der Besitzer sich verpflichtet, das Chronometer der Kaiserlichen Marine auf deren Wunsch zum Preise von 600 Mark zu überlassen. Nach Beendigung der Prüfung wird einem jeden Fabrikanten ein von dem Vorstande des Chronometer-Prüfungsinstituts unterzeichnetes und mit dem Dienstsiegel

versehenes Attest über das Verhalten der von ihm eingelieferten Chronometer gebührenfrei zugestellt werden. Ueber die Resultate der Prüfungen werden eingehende Berichte in den „Annalen der Hydrographie“ etc. veröffentlicht und jedem Fabrikanten auf Wunsch zugesandt werden. Die Seewarte bittet die Anmeldungen baldmöglichst zu machen und die Chronometer spätestens Ende October einzusenden, da Chronometer, welche nach dem 7. November zu den genannten Instituten gelangen, nicht mehr zur Konkurrenz-Prüfung zugelassen werden können. Im Uebrigen wird die deutsche Seewarte bei dieser Prüfung in derselben Weise verfahren wie in früheren Jahren.

Immer deutlicher und energischer macht sich allgemein die Ansicht geltend, dass die Befeuernng des Golfs von Aden zur Sicherheit der dort fahrenden Schiffe, zur unbedingten Nothwendigkeit geworden ist. Wir haben vor kurzer Zeit dieselbe Meinung vertreten und begrüßen desshalb die in dieser Sache gemachten Anstrengungen englischer Schifffahrttreibender mit Freuden. Denn englische Rheder und Versicherer sind im Einverständniss mit Mitgliedern der Admiralität und Beamten des englischen Handelsamts mit bestimmten Vorschlägen, das Befeuernngswesen jener Gewässer betreffend, zur allgemeinen Kenntnissnahme und Prüfung an die Oeffentlichkeit getreten. Damit die durch Errichtung von Feuer sich nothwendig ergebenden Kosten nicht auf eine Nation allein fallen, ist be-



fürwortet, eine Kommission Delegirter der verschiedenen maritimen Nationen in Brüssel zusammen zu berufen, bei welcher Gelegenheit man nach gegenseitiger Rücksprache hofft zum ersehnten Ziel, nämlich zur Errichtung von Feuern auf Sokotra, Cap Guardafui und Ras Hafun, zu gelangen. An den Herstellungs- und späteren Unterhaltungskosten der Feuer sollen sich, den Vorschlägen der Engländer gemäss, die einzelnen Nationen nach Maassgabe ihrer dort fahrenden Schiffe theiligen. Man beabsichtigt also die Errichtung internationaler Feuerthürme. Hoffentlich werden die englischerseits eingeleiteten Schritte, zur Zustimmung der anderen, ebenfalls dabei interessirten Nationen führen, damit nicht dieser so sehnlich im Interesse der Sicherheit von Leben und Eigenthum erstrebte Wunsch, wie so viele andere, unerfüllt bleibt.

Wir erfahren, dass man auch ausserhalb Europas die Nothwendigkeit besserer Feuer im Golf von Aden erkannt hat, denn die Handelskammern Bombay's, Madras', Colombo's und Calcutta's haben daraufbezügliche Vorschläge der indischen Regierung zur Kenntnissnahme unterbreitet, jedoch von der hohen Behörde nicht eine ihren Wünschen entsprechende Antwort erhalten. Die indische Regierung ist scheinbar der Ansicht ihre Pflichten erfüllt zu haben, wenn sie den Mitgliedern der verschiedenen Handelskammern mit schönklingenden Worten ihr Interesse bestätigt und den Bemühungen der an der Schifffahrt Theilhabenden ihre Anerkennung zollt. Als man darauf das anfänglich lobenswerthe Interesse der Handelskammermitglieder bedenklich abnehmen sah, beschäftigte sich die indische Regierung noch einmal mit landesväterlicher Fürsorge mit dieser Angelegenheit indem sie den Schifffahrttreibenden den Rathschlag gab, Aegypten die Befahrung des Golfs von Aden zu überlassen, weil jenes Land in unmittelbarer Nähe des in Frage stehenden Gewässers liege. Mit diesem Bescheid haben sich die Handelskammern der indischen Seestädte allem Anschein nach beruhigt, denn weitere Bestrebungen im vorerwähnten Sinne lassen sich nicht mehr wahrnehmen.

Ein altes schon oft erörtertes Thema macht wieder, besonders in England, viel von sich reden. Anlässlich vereinzelter Kollisionen, im nebligen Wetter herbeigeführt, hat das englische Admiraltätsgericht, welchem die Aburtheilung der einzelnen Fälle oblag, grosses Gewicht auf die unmittelbar vor der Katastrophe gemachte Fahrt des Schiffes gelegt. Dadurch sind die Worte „moderate speed“ wieder sehr in Umlauf und Geltung gekommen. Glaubte man früher, als zuerst eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit bei Nebel fixirt werden sollte, sieben

bis acht Meilen in der Stunde entspreche den gebotenen Verhältnissen, so gehen die heute seitens bekannter Fachleute und Richter gemachten Vorschläge dahin, die Fahrt über vier Meilen in der Stunde nicht auszudehnen. Man behauptet — und gewiss ganz einwandsfrei — ein Zusammenstoss mit einem Wrack oder in Fahrt befindlichem Schiffe berge bei 8 Meilen Geschwindigkeit mehr Gefahr für Leben und Eigenthum, wie bei der vorgeschlagenen geringen Fahrt. Dass aber Schiffe, deren stündlich zurückgelegte Meilenzahl mit voller Kraft arbeitender Maschine 18 bis 20 beträgt, bei der angeregten Fahrt von 4 Meilen, bedeutend an Manövrirfähigkeit einbüssen und deshalb eher geeignet sind eine Kollision zu verursachen, daran scheinen die Antragsteller nicht denken zu wollen, trotzdem schon des Oefteren von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen ist. Eine auf alle Schiffe übertragbare Fahrgeschwindigkeits-Norm bei nebligem Wetter lässt sich bei der verschiedenen Geschwindigkeit der Schiffe nicht aufstellen. Man hat absolut keinen Grund es nicht auch ferner dem Ermessen des Schiffsführers zu überlassen, seine Fahrt den Umständen entsprechend zu mässigen, denn herbeigeführte Schiffskollisionen sind bei der lebhaften und umfangreichen Fahrt jedenfalls verhältnissmässig geringer, wie die aus allen Himmelsrichtungen in den letzten Monaten gemeldeten Eisenbahnzusammenstösse.

In englischen Fachzeitingen liest man in letzter Zeit häufig dass englische Kaufleute und Schiffsbefrachter besorgt seien, die im Abschnitt 22 der Dingleybill betreffend Zuschlagzoll auf Waaren lautende Bestimmung könne auf Schiffe britischer Nationalität in Anwendung kommen. Diese Befürchtung ist eine sehr berechtigte, da England zu den Staaten gehört, welche die Befreiung von Zuschlagzöllen nur auf Grund einer Verwaltungsordre des amerikanischen Präsidenten besitzen, es also lediglich im Ermessen des jeweiligen Staatsoberhauptes liegt, dieses Privilegium weiter aufrechtzuerhalten oder aufzuheben. Deutschland befindet sich in diesem Falle in einer günstigeren Lage, denn, wie die „Weser Ztg.“ mittheilt kann auf Waaren mit deutschen Schiffen, selbst aus fremden Ländern, der Zuschlagzoll nicht in Anwendung kommen, weil Deutschland einen vom Kongress gebilligten Kontrakt besitzt. Es wurde nämlich durch eine Konvention zwischen den Vereinigten Staaten einerseits und Preussen, Hamburg und Bremen anderseits vom 26. Januar 1826 bestimmt, dass „die Fahrzeuge der betreffenden fremden Nation und die Boden- und Gewerbszeugnisse oder Waaren, die aus dem betreffenden fremden Lande oder irgend einem andern fremden Lande in die Vereinigten Staaten eingeführt werden, denselben

Einfuhrabgaben unterworfen sein sollten, wie wenn sie auf den Fahrzeugen der Vereinigten Staaten eingeführt würden.“ Diese Bestimmungen wurden später auf Lübeck und Oldenburg ausgedehnt. Der Vertrag zwischen Preussen und den Vereinigten Staaten vom 1. Mai 1828 hat diese Bestimmungen erneuert.

Es scheint, als ob die Peninsular und Oriental Comp. mit dem Plan umgeht, Brindisi als Anlaufhafen aufzugeben und dafür ihre Schiffe über Marseille zu leiten, wenigstens giebt die genannte Gesellschaft in der Presse zu verstehen, dass die ungünstigen Hafenverhältnisse des italienischen Platzes und ferner die mangelhafte Beschaffenheit der italienischen Bahnen einen solchen Wechsel des Anlaufplatzes wünschenswerth erscheinen lasse. Vermuthlich handelt es sich hier nur darum, einen Druck auf die italienische Bahnverwaltung auszuüben, um sie zur Vervollkommenung ihres Materials und der Schaffung besserer Beförderungsgellegenheit zu zwingen. Der Hafen von Brindisi selbst dürfte sich in hydrographischer Beziehung kaum so mangelhaft zeigen, wie er in den von der englischen Gesellschaft inspirirten Publikationen dargestellt wird, dagegen bildet thatsächlich die ungenügende Beschaffenheit der italienischen Eisenbahnen den Gegenstand ständiger Klagen seitens der Reisenden. Nicht allein, dass die hohen Eisenbahnfahrpreise verkehrshemmend wirken, die ganzen Einrichtungen der Bahn, die wenig Comfort gewährt und den heutigen Anforderungen des Publikums in keiner Weise mehr genügt, wirken abschreckend gegen die Benutzungen der Brindisi-Route. Leider würde man bei der Wahl von Marseille als Anlaufhafen nicht viel günstiger gestellt sein, denn auch die französischen Bahnen sind weit davon entfernt, auf der Höhe der heutigen Ansprüche zu stehen. Schaden wird es immerhin nicht können, wenn die Peninsular und Oriental Comp. ernstlich Miene macht, Brindisi den Rücken zu kehren. Die italienische Bahnverwaltung wird sich dann wohl dazu bequemen müssen, sich zu rühren, und ihre Einrichtungen so zu gestalten, dass sie der Bedeutung dieser Route als einer Hauptstrasse des Verkehrs nach dem Orient besser entsprechen wird als bisher.

Das in Kopenhagen tagende Institut für internationales Recht (*L'institut de droit international*) beschäftigt sich u. a. mit der Frage über die Rechtsstellung, die den Schiffen während ihres Aufenthaltes in fremden Fahrwassern zukommt. Es wurden folgende Resolutionen beschlossen: 1. Die in Nachstehendem gegebenen Regeln sind anwendbar nicht nur auf Häfen, sondern auch auf Fjorde und geschlossene Rheden oder Aussenrheden, Buchten oder

Flussmündungen, die den genannten Fjorden und Rheden zugetheilt werden können. 2. Obengenannte Häfen, Fjorde, Rheden, Buchten oder Flussmündungen werden nicht bloss als der Souveränität der Staaten unterliegend betrachtet, sondern bilden zugleich einen Theil ihres Territoriums. 3. Der Zugang zu den im 1. Artikel genannten Theilen der See steht fremden Fahrzeugen offen. Ausnahmsweise und unter dazu berechtigenden Umständen kann ein Staat den Zutritt verbieten und seine Häfen oder einzelne davon für geschlossen erklären. Als dazu berechtigende Umstände sind hervorzuheben: wenn unter drohenden Verhältnissen die Sicherheit des Staates es erfordert, und wenn berechnete sanitäre Rücksichten dies Verbot rechtfertigen, selbst wenn Traktate im Allgemeinen freien Zugang sichern. Im Uebrigen kann ein Staat als berechnete Repressalien einer andern einzelnen Nation den Zugang zu seinen Häfen verbieten. 4. Als gemeinlich geschlossen oder gesetzgemäss ohne Zugang für Schiffe unter fremder Flagge können betrachtet werden: Häfen, die ausschliesslich Kriegshäfen sind, oder die Arsenalhäfen sind, ausschliesslich für Bau und Ausrüstung der Flotte eines Landes bestimmt. 5. Die Souveränität eines Staates führt es mit sich: dass er die Bedingungen für die Einsegelung oder den Aufenthalt in seinem Seeterritorium ordnen kann, denen sich Diejenigen, die die betr. Theile desselben besuchen, zu unterwerfen haben; dass er seinen Unterthanen gewisse Zweige von Handel, Industrie oder Seefahrt vorbehalten kann; dass er Reglements über die Besegelung, Ordnungs-, Sicherheits-, Gesundheits- und Polizei-Veranstaltungen in allen Richtungen mit strafrechtlicher Wirkung erlassen kann; dass er Abgaben verschiedener Art und darunter Zollabgaben derart auferlegen kann, dass die Betreffenden sich den erforderlichen Veranstaltungen, die den Zweck haben, die Einziehung der verschiedenen Abgaben zu sichern, zu unterwerfen haben.

Die Küstenfahrt auf Australien war, wie es im Bericht eines schwedisch-norwegischen Konsuls heisst, in 1896 besonders lebhaft, namentlich zwischen Westaustralien und den östlicheren Kolonien, so dass die regelmässigen Dampferlinien sie nicht mit den eigenen Schiffen allein bewältigen konnten, sondern verschiedene „Tramps“ anwenden mussten. So waren einst nicht weniger denn 17 englische und 3 norwegische Fahrzeuge engagirt. Zu Zeiten vermochten die Dampfschiffsgesellschaften die Stückgutfrachten auf 30 sh. per Ton von Melbourne nach Freemantle zu halten, aber meistens betrugen sie etwa 20 sh. Fremde Dampfer können bei den Küstenfrachten nur schwer konkurriren, weil sie nicht wie die englischen Schiffe der Erlegung des hohen Lootsengeldes durch Anstellung

eines „exempt master“ — eines Schiffers, der durch Ablegung eines Lootsenexamens das Recht erworben hat, sein eigenes Schiff zu lootsen — entgegen können. Besondere Bedeutung hat dies aber jetzt doch nur für das Anlaufen von Melbourne, denn in Neu-Südwaies sind die Lootsengelder unlängst bedeutend herabgesetzt worden, und ausserdem können in dieser Kolonie auch Ausländer das Recht zum Lootsen ihres eigenen Schiffes erhalten, während dies Recht in Victoria, wo die Lootsengelder fortwährend ausserordentlich hoch sind, den britischen Reichsangehörigen vorbehalten ist. In Südastralien sind die Lootsengebühren einigermaßen mässig, und in Westaustralien und Tasmanien besteht die Lootsenpflicht nur in geringer Ausdehnung.

Die Hafenpräfektur von Konstantinopel macht, den Mittheilungen des „Konst. Handels.“ zufolge, bekannt, dass im Bosphorus auf der Höhe von Tophane eine rothgestrichene, konische Boje verankert worden ist, um die Stelle zu bezeichnen, wo bei  $41^{\circ} 1' 11''$  nördlicher Breite und  $29^{\circ} 59' 28''$  östlicher Länge (n. d. Meridian von Greenwich) vor einiger Zeit ein Dampfer (der „Reinbeck“) gesunken ist. Die Seefahrer werden ersucht, nicht in der Nähe dieser Boje zu ankern und jede Beschädigung derselben beim Vorbeifahren zu vermeiden.

Der „Shipping Gazette“ wird aus New-York mitgetheilt, dass eine Vereinigung hervorragender Staatsbeamter und Kaufleute zu dem Zwecke zusammengetreten ist, ein dem englischen ähnliches Tiefladegesetz auch auf amerikanische Schiffe zu übertragen. Ausser New-York unterstützt auch Boston und Philadelphia diesen Vorschlag. Das englische Handelsamt, sowie die Handelskammern der ersten Städte des Vereinigten Königreichs sind auf telegraphischem Wege von dem Vorhaben der Yankees unterrichtet und ersucht, dem Unternehmen ihre Unterstützung zuzusagen. Dass diese bereitwilligst erfolgen wird, braucht kaum bezweifelt zu werden, da die Erstreckung des Tiefladegesetzes auf alle Nationen bekanntlich ein Lieblingswunsch John Bulls ist.

### Kritische Momente für Mondstanzzen.\*)

Von Navigationslehrer Preuss in Elsfleth.

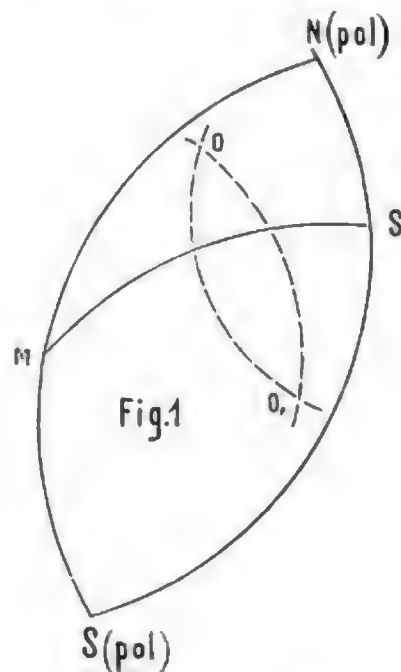
1. Obgleich für den practischen Navigateur die Mondstanzzen in den letzten Jahren, dank der Vervollkommnung der Chronometer, sehr an Bedeutung verloren haben, so behalten sie doch für den wissenschaftlichen Nautiker immer noch ein

\*) Hierunter verstehe ich die einfachsten und leichtesten Fälle, „where we may clear a lunar without using any logarithmical computation“.

hohes Interesse. Eine mit den zugehörigen Höhen der Gestirne beobachtete Distanz liefert die vollständige Auflösung des nautischen Hauptproblems, nämlich die Bestimmung des Schiffsortes nach Breite und Länge, wobei man einfach sphärisch-trigonometrisch oder auch nach Sumner mit berechneten Standlinien rechnen kann. Natürlich ist hierbei ein erheblicher Rechnungsaufwand nicht zu vermeiden.

2. Wenn aber auch die Distanz zur Länglenkontrolle allein dienen soll, erfordert die Bestimmung dieser Coordinate doch soviel rechnerisches Beiwerk, dass die meisten praktischen Navigateure immer mit einer gewissen Scheu an die Rechnung herangehen. Es kommt hinzu, dass die Beobachtung im Allgemeinen in einer Ebene ausgeführt werden muss, welche schräg gegen den Horizont liegt und das hier die unbequeme Haltung des Instrumentes der nöthigen Genauigkeit der Beobachtung nicht förderlich ist. Leicht treten einflussreiche Fehler in den Beobachtungen einer weniger geübten Hand auf, so dass die nachherige Berechnung ein Resultat liefert, welches immer mit mehr oder weniger Misstrauen aufgenommen werden muss. — Dies sind Gründe genug, welche die Unbeliebtheit der Mondstanzzen erklären, wenn auch nicht rechtfertigen.

3. In Fig. 1 sei M der Zenithpunkt des Mondes d. h. der Punkt, an welchem der Mond im Zenith gesehen wird, S Zenithpunkt der Sonne oder des anderen Distanzgestirns, dann ist der Bogen MS — als Bogen grössten Kreises gedacht —

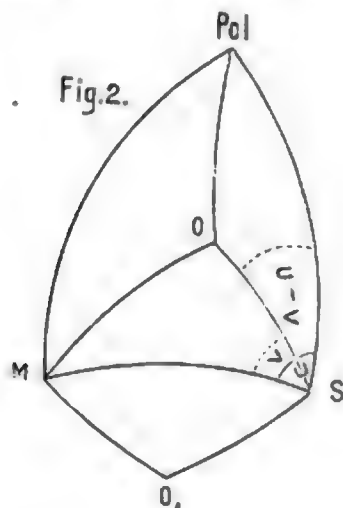


gleich der wahren Distanz zwischen den Mittelpunkten der beiden Gestirne. Denkt man sich nun mit den beiden beobachteten Zenithdistanzen der Gestirne aus den betreffenden Zenithpunkten



Kreisbogen — Bogen gleicher Zenithdistanzen oder Höhengleiche — beschrieben, so werden sich diese in den beiden Punkten  $O$  und  $O'$  schneiden, woraus sich ergibt, dass eine Mondistanz mit denselben Höhen, bzw. Zenithdistanzen, im Allgemeinen an zwei Punkten der Erdoberfläche gleichzeitig beobachtet werden kann, weil sich eben zwei Kreise im Allgemeinen in zwei Punkten schneiden.

4. Berechnet man aus dem sphärischen Dreiecke  $MSP$  den  $\angle MSP = U$  und aus  $MSO$  den  $\angle MSO = V$ , so kennt man — vorausgesetzt, dass man die wahre Distanz berechnet und hieraus die



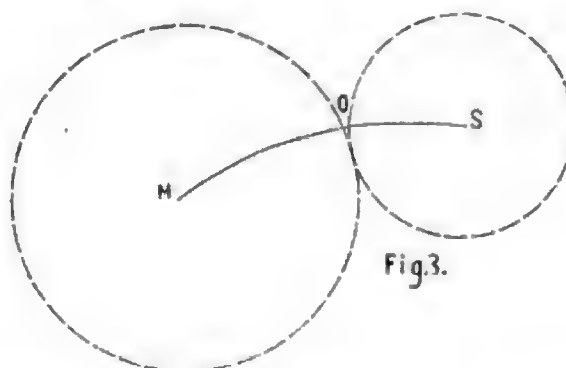
mittlere Greenwicher Zeit der Beobachtung bestimmt habe — aus dem Dreiecke  $OSP$  den  $\angle OSP = U - V$ , ferner die Zenithdistanz  $SO$  der Sonne bzw. des anderen Distanzstern, und die Poldistanz  $SP$  derselben aus den Ephemeriden. Man kann also die Seite  $PO$  d. i. das Complement der Breite des Punktes  $O$  brechen, wodurch die Breite von  $O$  bekannt wird. Will man noch die Breite von  $O$ , haben, so hat man den Winkel  $\angle OSP = U + V$  anstatt  $U - V$  in die letzte Rechnung einzuführen und erhält das Complement der Breite von  $O$ , und zwar von demselben Pole wie bei der vorigen Rechnung. Läge  $O$ , auf entgegengesetzter Breite von  $O$ , so würde das Complement  $OP$  grösser werden als  $90^\circ$ \*)

Denkt man sich in Fig. 1 die Zenithdistanzen der Gestirne — Radien der Höhengleichen — allmählich kleiner werdend, so rücken die Schnittpunkte  $O$  und  $O'$  einander näher und näher und in dem Augenblicke, wo die beiden Höhengleichen

\*) Ich erwähne dieses, (obgleich ich weiss, dass ich im Allgemeinen damit nur Bekanntes sage), weil sich in den Lehrbüchern hierüber häufig Unklares und Falsches findet. Ueber die Lage der beiden Punkte  $O$  und  $O'$ , entscheidet immer entweder die Summe  $U + V$  oder die Differenz  $U - V$  der obigen Winkel und es ist dabei der Umstand gleichgültig, ob eines der beiden Gestirne zwischen Zenith und erhöhtem Pol culminiert oder nicht. Im praktischen Falle dürfte die Entscheidung, ob man sich in  $O$  oder  $O'$ , befände, keine Schwierigkeit machen.

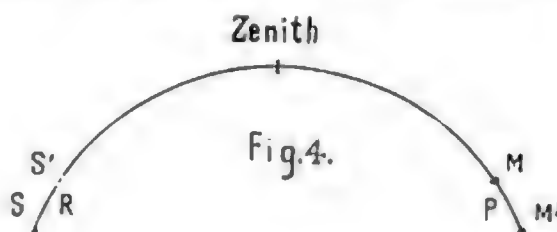
sich berühren, fallen  $O$  und  $O'$  zusammen. Es giebt dann nur einen Ort auf der Erdoberfläche, wo die betreffende Mondistanz nebst den zugehörigen Höhen beobachtet werden kann, und zwar liegt dieser Ort in dem Punkte, wo sich die, auf die Erdoberfläche (Fig. 3) projecirten, Höhengleichen von aussen berühren. Will man die hohle Himmelskugel beibehalten, so kann man sagen, dass sich die Höhengleichen berühren in Zenith des Punktes  $O$ .

Hier haben wir in der That einen kritischen Fall von Mondistanzen. Zunächst findet am Beobachtungsorte die äussere Berührung der Höhen-



kreise statt: dann aber sind die Zenithdistanzen von Mond und Distanzstern genau gleich der Mondistanz, d. h. die Summe der scheinbaren Zenithdistanz ist gleich der scheinbaren Mondistanz und die Summe der wahren Zenithdistanz ist gleich der wahren Distanz, und beide Gestirne stehen in entgegengesetzten Azimuthen.

6. Sind in diesem Falle (Fig. 4)  $M$  und  $S$  die wahren und  $M'$  und  $S'$  die scheinbaren Oerter der Gestirne und bezeichnet man den Unterschied  $MM$ ,



zwischen wahren und scheinbarem Mondort mit  $P$  (als hauptsächlich von der Parallaxe herrührend), und den Unterschied  $SS'$  zwischen dem scheinbaren und wahren Orte des anderen Gestirns mit  $R$  (als hauptsächlich von der Refraction veranlasst) so ist  $M'S'$  die scheinbare Distanz  $D$ ,  $MS$  die wahre  $d$  und man hat unmittelbar aus der Figur

$$\text{wahre Distanz } d = D - P - R$$

Da man  $P$  und  $R$  aus jeder einigermaassen vollständigen Sammlung nautischer Tafeln ohne Mühe direkt entnehmen kann, so erhält man die wahre Distanz ohne alle logarithmische Nebenrechnung.

(Schluss folgt.)

## Die Steinkohle und ihre Verbreitung auf der Erde.

Bei der Bedeutung, die die Kohle in der Schifffahrt, besonders in den beiden letzten Decennien, seitdem das Segelschiff immer mehr vom Dampfer verdrängt wird, einnimmt, ist es gewiss nicht ohne Interesse, wenn wir uns etwas näher damit beschäftigen. Wir wollen zunächst auf den Entstehungsprozess der Steinkohle hinweisen, dann die verschiedenen Kohlenarten mit kurzen Worten erwähnen und ihre Verbreitung auf unserem Planeten einer Besprechung unterziehen.

Die Steinkohlen stammen ohne Zweifel von pflanzlichen Organismen ab, welche einem langsamen Verkohlungsprozess unterlegen sind; dieser verlief unter Entwicklung von wasserstoff- und sauerstoffreichen Gasen und hinterliess einen kohlenstoffreichen Rückstand, nämlich die Steinkohle. Der Zusammenhang zwischen Kohlen und Pflanzen ist schon Mitte vorigen Jahrhunderts betont worden, bestimmt jedoch und den heutigen Ansichten sich vollkommen anpassend, wies v. Beroldingen 1778 auf einen innigen Zusammenhang zwischen Torf, Braun- und Steinkohle hin. Diese Annahme wurde in späteren Jahren von den Engländern Mutton und Williams, welche für die englische Kohle gleiche Hypothesen aufstellten, bestätigt. Ein Vergleich der allgemeinen chemischen Zusammensetzung der Holzfaser, des Torfs, der Braun- und Steinkohle sowie des Anthracits zeigt, dass diese fünf Körper in der genannten Folge eine Entwicklungsreihe bilden, in welcher ein an Kohlenstoff relativ armer, an Wasserstoff und Sauerstoff reicher Körper allmählig in andere Substanzen übergeht. Erfahrungsgemäss entwickeln sich in Torfmooren, Braunkohlen- und Steinkohlengruben Gase und Dämpfe, welche wie das Grubengas und die Kohlensäure, Wasserstoff neben Kohlenstoff enthalten. Es sind dies jene Gase, welche als „schlagende und stickende Wetter“ in erster Linie den Steinkohlenbergbau so gefährlich machen, sodass auf 0,5 Millionen Tons geförderter Steinkohle ein Menschenleben geopfert werden muss. Erhitzt man Holz in verschlossenen eisernen Behältern, beispielsweise Röhren, so erhält man bei 200–250° Wärme eine der Holzkohle, bei 300° eine der Steinkohle ähnliche Masse, die bei 400° anthracitartig wird. Einem gleichen Veränderungsprozess unterliegen Holzstämme, die in Torfmoore gerathen sind und die tiefsten Schichten der Moore, den sogenannten Pech- oder Spechtorf bilden, diese Masse erinnert an die Braunkohle und noch mehr an die Steinkohle. Dem Entstehungsprozesse gemäss entwickelt sich zuerst die Braunkohle, aus dieser die Steinkohle und schliesslich Anthracit.

Abgesehen von dem Gehalt an Mineralstoffen, welche als Asche nach dem Gebrauch zurückbleiben, besteht die Steinkohle aus 55–98% Kohlenstoff, 1,75–7,85% Wasserstoff und 0–38% Sauerstoff und bis zu 2% Stickstoff. Unter den Mineralien, welche häufig in Zusammenhang mit der Steinkohle gefunden werden, nimmt das sog. Eisenkies, welches den Werth der Kohle als Brennmaterial bedeutend verringert, einen hervorragenden Platz ein. Wir unterscheiden im Ganzen folgende Kohlenarten:

1. Glanzkohle (Pechkohle) tiefschwarz, sehr spröde, aschenärmer als andere Kohlenarten, mit selten unter 80, meist weit über 90% Kohlenstoff.

2. Mattkohle, fast stets verwachsen mit der vorigen, jedoch an Farbe heller, nicht so spröde, viel aschreicher, ärmer an Kohlenstoff, jedoch nicht an Sauer- und Wasserstoff.

3. Kannelkohle (cannel oder candle coal) durch graue Farbe erkenntlich, enthält wenig Sauerstoff mehr Wasserstoff, ist leicht entzündlich und brennt mit lebhafter Flamme.

4. Faserkohle, grau bis sammtschwarz, dabei stark abfärbend, zeigt deutlich ihre Entstehung aus pflanzlichen Organismen, durch deren Abdruck.

Nach dem Verhalten der Kohlen im Feuer unterscheidet man Backkohlen, Sinterkohlen und Sandkohlen.

Die Kohलगewinnung hat in verhältnissmässig kurzer Zeit einen ungeheuren Aufschwung erlebt. Betrachten wir das am meisten kohlen erzeugende Land Grossbritannien in Bezug auf seine Kohlenproduktion seit Anfang des vorigen Jahrhunderts, so zeigt sich folgende kolossale Zunahme: Anfang des 18. Jahrhunderts 2,5 Millionen Tons, Anfang des 19. 10 Millionen, 1845 bereits 35, 1860=85, 1880=147, 1890=184 Millionen Tons jährlich. Deutschland lieferte 1860=12,3, 1880=59,2, 1890=89,3 Millionen Tons dieses kostbaren Heizmaterials an die Oberfläche.

Die Kohlenausbeute aller Länder der Erde betrug in tausend Tonnen:

	1885	1888	1890
Grossbritannien	161 901	172 651	184 520
Deutschland	73 676	81 960	89 201
Frankreich	19 511	22 603	26 083
Oesterreich	17 893	21 135	24 360
Belgien	17 438	19 218	20 366
Russland	4 373	5 192	6 206
Ungarn	2 443	2 725	3 241
Spanien	946	1 037	1 037
Italien	190	367	396
Schweden	302	296	327
Niederlande	46	55	68
Portugal	15	15	13
Schweiz	6	6	6
Griechenland	8	6	6
Europa	278 748	327 269	355 900
Vereinig. Staaten	97 366	128 849	143 137
Neusüdwaes	2 925	3 255	3 629
China ca.	3 000	3 000	3 000
Kanada	1 705	2 411	2 461
Japan	1 038	1 549	2 256
Ostindien	1 315	1 736	2 290
Neuseeland	510	624	596
Chile	350	356	396
Queensland	213	325	380
Asiat. Türkei ca.	110	110	110
Kapland (mit Natal)	17	44	82
Tasmania	5	42	41
Andera Gebiete ca.	60	60	60
Uebrig. Erdtheile	108 623	142 361	158 310
Gesamtproduktion	407 371	469 630	514 119

Für 1891 betrug die Gesamtproduktion 525,3, 1892=530,4, 1893=550,6 und 1894=560 Millionen Tons.

Die Steinkohlenvorräthe Deutschlands werden nach mathematischen Ermittlungen von Nasse in Milliarden auf die einzelnen Bezirke folgendermassen geschätzt:

An der Ruhr	50,0
An der Saar	10,4
Bei Aachen	1,8
In Oberschlesien	45,0
In Niederschlesien	1,0
Königreich Sachsen	0,4
In den übrigen klein. Bezirk.	0,4

Also im Ganzen 109,0 Milliard. T.

Hierzu kommen noch 5 Milliarden T. Braunkohle, welche gleichwerthig mit 3 Millionen Steinkohle veranschlagt werden können. Der Steinkohlenreichthum Grossbritanniens ist mit 198, der Frankreichs mit 18, Oesterreich-Ungarns mit 17 und der Belgiens mit 15 Milliarden Tons in Berechnung gezogen, sodass also die Gesamtvorräthe der mitteleuropäischen Staaten 360 Milliarden Tons Steinkohle ausmachen. Der Kohlenvorrath

der Ver. Staaten ist auf 684 Milliarden Tons veranschlagt. Die Erschöpfung der Kohlenvorräthe steht zunächst in Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Belgien und zwar nach spätestens 500 Jahren, dann in Grossbritannien und zuletzt in Deutschland, hier vielleicht erst nach 800 bis 1000 Jahren in Aussicht. Nimmt man aber an, dass sich die sämtliche Kohlenförderung der europäischen Staaten bis Mitte nächsten Jahrhunderts auf rund 500 Millionen Tons steigern, alsdann unter Ausfall des einen Landes durch Mehrförderung des anderen auf dieser Höhe halten werde, so würde schon nach 670 Jahren der Kohlenvorrath Mitteleuropas erschöpft sein.

## Ueber Holzhäfen an der Westküste von Costa Rica.

Von W. Döring.

Schiffe, die an der Westküste von Costa Rica Holz (Cedern, Mahagoni, Gelbholz) laden sollen, haben in der Regel zuvor in Punta Arenas einzuklariren. Punta Arenas liegt in einer Bucht, die sich ziemlich weit in das Land erstreckt, ungefähr 20 Seemeilen von Cap Blanco, wo dieselbe ihren Ausgang nimmt. Gewöhnlich ist dort Morgens Landbriese und Nachts Seebriese. Es kommt jedoch vor, dass wochenlang am Tage Windstille herrscht und nur während der Nacht etwas Landbriese ist. Die Gezeiten haben hier eine Geschwindigkeit von 2—3 Knoten. Lootsen sind hier nicht zu haben. Kommt man Abends vor die Bucht, so kann man, wenn soviel Wind ist, um Steuer im Schiff zu behalten, ohne Gefahr einsegeln, nur muss man sich von der nördlichen Küste einige Kabellängen entfernt halten. Man kann so bis Punta Arenas hinauf steuern, und, im Falle Windstille eintreten sollte, in 12 bis 15 Faden erobern. Es ist nicht rathsam an der südlichen Küste zu segeln, weil nahe in der Mitte der Bucht ein Felsen (Ship rock) liegt, welcher jedoch bei mondheiliger Nacht deutlich zu sehen ist. Nähert man sich der Stadt soweit, dass man die Lichter davon sehen kann, so muss man sich so nahe wie möglich am Lande halten, weil ungefähr  $\frac{1}{2}$  Seem. dwars von Punta Arenas eine Bank mit nur zwei Faden Wasser sich befindet, den Ankerplatz wählt man sich am besten gegenüber der Brücke in 2—3 Schiffslängen Entfernung in 5 Faden Wasser. In Punta Arenas ist nur gutes Trinkwasser aus einer mächtigen Cisterne zu entnehmen. Proviant, mit Ausnahme von Mehl und Bohnen, ist theuer, namentlich Kartoffeln. Am vortheilhaftesten ist es, den Proviant von den Dampfern der Kosmoslinie zu entnehmen, soweit sich dazu Gelegenheit bietet.

Erwähnt sei hier noch, dass eines schönen Tages gleichzeitig drei deutsche Schiffe vor die Bucht kamen. Zwei davon steuerten bei Dunkelwerden wieder nach See, während das dritte einsegelte und Nachts 1 gegenüber der Brücke ankerte. Von den beiden andern Schiffen kam das eine 8 Tage und das andere 14 Tage später ein. Es hatte dies seinen Grund in dem Umstande, dass am Tage stets Windstille herrschte und des Abends regelmässig Landbriese wehte. In Punta Arenas bekommt man dann gewöhnlich Ordre nach Cocos Bay, Calebra Bay u. s. w. zu segeln, meistens nach 3 bis 4 verschiedenen Plätzen. In Punta Arenas erhält man Lootsen nach den verschiedenen Plätzen für 100—200 Pesos, sie sind aber nicht immer über die einschlägigen Verhältnisse genügend unterrichtet. So ist ein Fall bekannt, wo das betr. Schiff Ordre nach Santa Elena erhielt. Obgleich der Lootse erklärte, das Schiff dahin bringen zu wollen, so stellte sich später doch heraus, dass er nicht einmal im Stande war anzugeben, wo der fragliche Platz eigentlich liege. Das fragliche Schiff segelte dann mit leichter Briese bis Cap Velas, wo es steifen NO.-Wind erhielt. Hier krouzte es 10 Tage ohne Erfolg, denn der Strom setzte stark nach WNW. Darauf versuchte es das

Schiff dicht unter der Küste mit kurzen Schlägen aufzukrouzen. Dadurch gewann es täglich ca. 20 Seem. Cap Elena, hinter welchem der betreffende Ort liegen sollte, wurde 15 Seem. weiter westlich gefunden, als es in der Karte vermerkt war. Diese Karte war neueren Datums und hatte der Kapitän von einem amerikanischen Dampfer erworben. Nachdem das Schiff sich mit unsäglicher Mühe und Verlust von Sagole aufgearbeitet hatte, konnte man endlich die betreffende Bucht vor dem Winde einsegeln, dieselbe hat eine enge Einfahrt, die an beiden Seiten von zahlreichen Riffen begrenzt ist. Bis zum Ende der Bucht gelangt, liess man beide Anker fallen. Orkanartige Windstösse, die von den hohen Bergen herunterkamen, machten diese Vorsicht nothwendig. Von einem Hause, geschweige denn von einer Stadt ist hier keine Spur vorhanden. Die vom Ablader geschickten Arbeiter wohnen in einer elenden Laubhütte. Das Holz wird meistens in der Nähe geschlagen und behauen und mittelst zweirädriger Ochsenkarren nach dem Strande gebracht, wo es von den Arbeitern geflösst und mit einem Schiffsboote, welches ihnen zu diesem Zwecke überlassen worden muss, längsseit gebracht wird. Der Supercargo hat die Aufsicht über die Arbeiter; er versteht gewöhnlich ein paar Brocken Englisch und auch ein wenig zu schreiben. Der Kapitän thut gut, sich mit diesem von vornherein auf guten Fuss zu stellen, damit er solche Dimensionen erhält, wie sie ihm für sein Schiff passend erscheinen. Thut er dies nicht, so kann er gewärtigen, dass er lauter verkrüppeltes und schiefes Holz erhält.

Als das Schiff den Vorrath hier eingenommen, musste es nach Salinitas, eine ähnliche, 6 Seem. entfernte Bucht versegeln. Das Fahrwasser nach dieser Bucht ist ebenfalls im hohen Grade unsicher; Felsen mit wenigen Fuss Wasser liegen überall zerstreut umher, und erfordert es daher die grösste Wachsamkeit, um zu verhüten, dass das Schiff darauf nicht zu Schaden kommt. Die Angaben in der Karte sind auch hinsichtlich dieser Bucht sehr unzuverlässig. Der Wind weht recht oft mit sturmartiger Gewalt in diese Bucht, so dass es in den meisten Fällen sehr schwer hält, aus derselben wieder herauszukommen. Die Arbeiter erzählten, dass ein amerikanisches Schiff vor einem Jahre (1895) hier volle sechs Monate auf günstigen Wind hat warten müssen. Dem hier in Frage kommenden Schiffe glückte es jedoch, da der Wind einige Striche veränderte, ohne Aufenthalt wieder herauszukommen. Bis zum nächsten Morgen hatte das Schiff nach Salinitas aufgekrouzt. Hier konnte ebenfalls von einem regelrechten Fahrwasser nicht mehr die Rede sein, so verwickelt lagen hier die Verhältnisse. Zwei Mann waren beständig auf dem Ausguck, damit man rechtzeitig den zahlreichen Klippen ausweichen konnte. In der Bucht, aus welcher der Wind mit heftigen Stössen wehte, verändert der Wind mitunter plötzlich 6 Strich, so dass man jedem Augenblick befürchten musste, Masten und Stangen zu verlieren. Salinitas ist auch eine gänzlich unbewohnte Gegend. Wasser und Proviant ist nur für den täglichen Gebrauch zu haben. Zwei Stundenwegs ist ein Bauerngehöft, die Jagd liefert hier eine reiche Ausbeute namentlich Rebe. Nachdem das Schiff hier 54 Tage gelegen, um die Ladung einzunehmen, musste es wieder nach Punta Arenas zurück, um hier auszuklariren. Da nun aber die Zeit der Windstillen eingetreten war, (Mai, Juni und Juli, sind die ungünstigsten Monate) hatte es, um die 120 Seem. zurückzulegen dazu 5 Tage nöthig. Ein anderes Schiff, welches dort später lud, gebrauchte dazu 21 Tage.

## Französische Schifffahrt im Jahre 1896.

In einem umfangreichen Buche ist die Entwicklung und Thätigkeit der Schifffahrt in französischen Häfen, durch fremde und einheimische Schiffe ausgeübt, veröffentlicht worden. Die von uns verwortheuten Angaben erstrecken sich auf das ver-



flossene Jahr und gewähren einen allgemeinen Ueberblick des französischen Handels, wie er in der erwähnten Zeitperiode stattgefunden hat. Nachstehend ein kurzer Auszug.

Die Gesamtanzahl eingekommener beladener französischer und fremder Schiffe in französischen Häfen im Jahre 1896, betrug 25 095 mit 14 076 608 Tons; die ausgegangener Schiffe 20 821 mit 10 264 060 Tons. Verglichen mit 1895 konnte eine Zunahme von 721 eingekommenen Schiffen und 855 213 Tons und von 789 ausgegangenen und 991 871 Tons konstatiert werden. Im Jahre 1877 betrug die Tonnen-Anzahl ein- und ausgehender Schiffe 14 406 999 Tons, 1883: 22 022 629 Tons. Im nächsten Jahre trat eine Abnahme bis zu 20 687 894 Tons ein. Der grösste Tonnengehalt ist in 1891 mit 25 135 485 erreicht. Die Betheiligung der fremden Flaggen stieg von 9 052 015 Tons in 1877 auf 16 907 877 in 1896. Die französischen Schiffe nahmen 1877 am Gesamtthandel mit 5 354 984 Tons Theil und erreichten 1886 mit 9 311 477 Tons die grösste Höhe. In der Zwischenzeit hatte sich eine Abnahme bemerkbar gemacht, die aber in Folge des Handels zwischen Frankreich und Algier, der laut Gesetz vom October 1893 für die französische Flagge reservirt war, einer steten Zunahme Platz machte. In der Zeit 1877 bis 1896, also in 20 Jahren betheiligte sich die eigene Flagge nur mit 57,5 % am Gesamtthandel des Landes. Von den ausländischen Nationen nahm die englische bei Weitem die erste Stelle ein und ist fortwährend in beständigem Zunehmen begriffen. Nachstehend die verschiedenen maritimen Nationen, in welchem Umfange sie sich an der Fahrt nach und von französischen Häfen während des letzten Jahres betheiligt haben: England mit 8 382 308, Algier 2 656 333, Spanien 1 612 484, Vereinigte Staaten 1 519 864, Russland 1 176 221, Deutschland 966 362 Tons. Ausser Grossbritannien waren die englischen Besitzungen des Mittelmeeres mit 76 927, Indien mit 537 999, afrikanische Kolonien und Mauritius mit 111 701, Australien mit 65 522, Kanada mit 61 305, West-Indien mit 5 099 Tons in der Schifffahrt nach und von französischen Häfen thätig.

Der Antheil, den die französische Flagge an der Gesamteinfuhr des Landes hatte, ist nicht mehr als 20,9 %, während 41 % mit derselben Bedeutung in Bezug auf ausgeführte Güter vermerkt wurden. An den 70,1 % der übrigen Einfuhr betheiligte sich England mit 45,8, Deutschland mit 6,2, Spanien mit 3,4, Norwegen mit 2,8, Holland mit 2,6, Italien mit 2 %, und von den 59 % der Ausfuhr fielen auf England 35,7, Deutschland 7,6, Holland 3,5, Spanien 3,5 und Italien 2,4 %. Die französische Schifffahrt ist im Jahre 1896 von 15 536 Schiffen mit einem Totalraumgehalt von 894 071 Tons und einer Besatzung von 81 213 Seeleuten und 7 401 Maschinenpersonal ausgeführt. In der Küstenfischereifahrt fanden 10 522, an der Tiefseefischerei 498 Fahrzeuge, an der französischen Küstenfahrt 1567 und an der europäischen Küstenfahrt 440 Schiffe Beschäftigung, während 440 Dampfer und Segler Verkehr mit den anderen Erdtheilen aufrecht erhielten. Den Umfang der Handelsmarine im Jahre 1896 mit 1895 verglichen ergibt ein plus von 62 Schiffen, jedoch eine Abnahme von 6932 Tons Raumgehalt. Die französische Handelsflotte erhielt während des verflossenen Jahres einen Zuwachs von 1004 Fahrzeugen mit 39 158 Tons, auf französischen Werften gebaut und 86 Schiffe mit 28 953 Tons vom Auslande bestellt. In Bezug auf das Alter der Schiffe erfahren wir, dass sich Segelschiffe mit 29,6 % im Alter von 1—10 Jahren, 29 % von 10—20 Jahren, 24,4 % von 20—30 Jahren, 12,3 % von 30—40 und 4,7 % über 40 Jahren; Dampfer mit 38,6 % von 1—10 Jahren, 37,6 % von 10—20 Jahren, 17,6 % von 20—30 Jahren, 5,9 % von 30—40 und 0,4 % über 40 Jahren an der Fahrt betheiligten. Die von dem Staate gezahlten Schiffbauprämien betrugen 1896 4 106 349 frs. gegen 2 800 673 frs. des Vorjahres. Von der zuerst genannten Summe erhielten 30 frs. per Ton hölzerne Schiffe unter 100 Ton, über 100 Ton 40 frs.; eiserne Schiffe 65 frs. per

Ton, Maschinen und Kessel 14 frs. per Ton. Die Schifffahrtsprämien, der Regierung, welche 1893 = 6 701 808 frs., 1894 = 7 853 939 frs., 1895 = 8 580 892 betrugen, beliefen sich 1896 auf 9 574 731 frs. Die von den verschiedenen französischen Häfen eingenommenen Schifffahrtsabgaben betrugen im Ganzen 7 690 310 frs., davon fielen 6 538 frs. auf Registrationsabgaben der Schiffe, 7 311 339 frs. für Quaigebühren, 36 641 frs. auf Einklärungsgebühren für französische Schiffe und 26 760 frs. für ausländische Schiffe.

Wir wollen die hervorragendsten Handelsstädte Frankreichs der Reihe nach nennen und zugleich den Raumgehalt erwähnen, mit dem sie sich am Gesamtthandel der Republik betheiligten. Marseilles mit 10 490 350 T., Havre mit 5 577 731 T., Bordeaux mit 3 557 486 T., Dünkirchen mit 3 009 441 T., Cette mit 2 378 264 T., Rouen mit 2 137 331 T., St. Nazaire mit 1 633 636 T., Calais mit 1 325 479 T., Cherbourg mit 1 156 387 T., Nantes mit 951 566 T. und Dieppe mit 881 990 T.

## Nachträge zum Befrachter.

Von W. Döring.

Im Jahre 1895 lud ein deutsches Schiff in Friedrichstadt Norwegen eine Ladung gehobelter Bretter, bestehend aus verschiedenen Längen, Breiten und Dicken. Eine Anzahl Kisten, worin sich fertige Thüren etc. befanden, wurde auch eingenommen. Das Schiff war gemessen zu 887 R.-T. und hatte von dieser Ladung 378 Ständer, ca. 165 Kubikfuss englisch, eingenommen. Dasselbe Schiff lud im Jahre 1897 in Gothenburg (Schweden) eine Ladung gehobelter Bretter, bestehend aus denselben Dimensionen, wie sie im Jahre 1895 in Friedrichstadt eingenommen waren. Hierbei stellte sich jedoch heraus, dass das Schiff davon nur 350 Ständer geladen hatte, also 28 Ständer weniger als in Friedrichstadt. Der Kapitän war durch dies unerwartet grosse Manko um so mehr enttäuscht, als er dadurch eine Einbusse an der Fracht von  $42\frac{1}{2} \times 28 = 1190$  Mark erlitt. Das Schiff war nach Australien bestimmt. Um diesen auffällig grossen Ausfall zu erklären, blieben nur zwei Möglichkeiten übrig: einmal kann es daran gelegen haben, dass die vereinbarten Dimensionen überschritten wurden, was nicht selten vorkommt. Hiergegen konnte man sich schützen, indem von den einzunehmenden Hölzern ab und zu einige nachgemessen, also sogenannte Stichproben davon genommen wurden. Traf diese Vermuthung zu, so musste das Conossement, event. „unter Protest wegen Uebermaasses“ gezeichnet werden. Dann kann es daran gelegen haben, dass die Ladung nicht sorgfältig gestaut war; endlich ist noch die Möglichkeit vorhanden, dass beides zutraf.

## Vermischtes.

An den Küsten der Bretagne wird binnen Kurzem ein neues Leuchttower errichtet werden, dem der Vorzug beigelegt wird, die mächtigste Lichtquelle der ganzen Welt zu sein. Das neue Bauwerk ist der s. g. Leuchthurm von Eckmühl, der, in der Aufmauerung schon fertig, sich auf der äussersten Südspitze des Cap Finisterre, inmitten der berühmten Penmarc-Klippen erhebt, welche Jahrhunderte lang der Schrecken der Schifffahrt waren. Zwar existirt schon ein Leuchthurm auf Penmarc, derselbe hält aber keinen Vergleich mit dem jetzigen, etwa 120 Meter von dem alten Thurm errichteten aus. Vom Boden bis zur Spitze der Kuppel misst der neue Thurm 61 Meter in der Höhe; seine Focusebene liegt 59 Meter über dem Hochfluthspiegel des Meeres. Seine Leuchtkraft ist gleich 10 Millionen Kerzen, d. h. übertrifft um das fünffache die Leuchtkraft des Thurmes von La Hève, welcher bis jetzt

für die stärkste aller einschlägigen Lichtquellen galt. Die Tragweite des neuen Leuchtleuers wird auf 100 km. geschätzt. Seinen Namen „Eckmühl“ verdankt der neue Leuchthurm dem Umstande, dass die Kosten seiner Erbauung! zu einem grossen Theil aus dem testamentarischen Vermächtniss der Madame de Blocqueville, einer Tochter des Marschalls Davoust, Prinzen von Eckmühl, dessen Name mit der hamburgischen Geschichte untrennbar verknüpft ist, bestritten wurde. Dieses Vermächtniss fiel gerade in die Zeit, wo die zuständige Behörde mit dem Plane umging, die wichtigsten Drehfeuer der französischen Leuchthürme in elektrische Lichtquellen zu verwandeln. An der bretonischen Küste und speciell am Cap Finisterre sollten die Leuchthürme des Creach, der Insel Ouessant und von Penmarc umgewandelt werden. Der alte Leuchthurm von Penmarc erwies sich zur Umwandlung nicht geeignet. Es fehlt an Räumlichkeiten für die Dynamomaschinen etc. Ueberdies war er zu niedrig; er hätte um mindestens 20 Meter erhöht werden müssen und dazu waren seine Substructionen zu schwach. Man dachte also daran, einen neuen Thurm zu bauen, als das Vermächtniss der Madame de Blocqueville fällig wurde und gestattet, den Bau in eben so zweckmässiger als eleganter Bauart an einem Punkte aufzuführen, der vor dem unterminirenden Wogenschwall geschützt ist. Man verspricht sich von dem neuen Leuchthurm die wichtigsten und segensreichsten Dienste.

(Hamb. Nachr.)

#### Beabsichtigte Hebung des Nordd. Lloyd dampfers „Elbe“

Englische Blätter wissen über Versuche zur Hebung des infolge gröblichster Pflichtvernachlässigung des Steuermanns des englischen Dampfers „Crathie“ seiner Zeit bei Lowestoft untergegangenen Lloyd dampfers „Elbe“ zu berichten. Der Dampfer liegt auf der Höhe von Browns Ridge in nur etwa 16 Faden Wassertiefe. Die „Elbe“ hatte einen werthvollen Betrag von Edelmetallen an Bord. Die Hebung des Schiffes ist von einer amerikanischen Gesellschaft in die Hand genommen, die über Apparate verfügt, dank denen die Taucher in einer Wassertiefe bis zu 500 Fuss arbeiten können. Sie hat erst vor kurzem werthvolle Bergungen aus der Ladung eines im Jahre 1865 im Huronsee gesunkenen und in 170 Fuss Wassertiefe liegenden Schiffes bewerkstelligt. Die Unterbringung des Gesellschaftspersonals in Lowestoft hat bereits begonnen.

**Prüfungswesen.** Montag den 4. October ds. Js. Morgens 8 Uhr beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu Geestemünde die Aufnahmeprüfung für einen neuen Steuermannskursus. Meldungen nimmt bis zum Beginn der Prüfung der Navigationsschul-Director Jungelaus in Geestemünde entgegen.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger haben vom 16. bis 31. August 227 Dampfer und 324 Segelschiffe den Kaiser Wilhelm-Kanal nach beiden Seiten passirt. Nach Flaggen geordnet, nahmen an der Durchfahrt theil 320 deutsche, 19 englische, 36 niederländische, 64 skandinavische, 7 finnische, 3 amerikanische und 2 französische Schiffe.

**Englische Handelskammer in Konstantinopel.** Die englische Handelskammer in Konstantinopel beabsichtigt, wie dem „Konst. Handelsblatt“ geschrieben wird, in nächster Zeit die Herausgabe eines eigenen Organs zu beginnen. Es würden nach Erscheinen dieser Publikationen sämtliche ausländische Handelskammern in Konstantinopel, ausgenommen die österreichische, eigene Organe haben. Handelskammern unterhalten in Konstantinopel bekanntlich: Oesterreich, Italien, Frankreich, England, Griechenland; überdies besteht noch eine internationale (türkische) Handelskammer.

**Japanische Schifffahrt.** Einem Bericht des britischen Konsuls aus Tokio zufolge erfahren wir, dass der Gesamttraumgehalt der japanischen Handelsflotte sich am Ende des letzten Jahres annähernd aus 360 000 Tons in Dampfern und 27 500 Tons in Segelschiffen zusammensetzte. Nachstehende Tabelle zeigt, wie sich die angeführten Zahlen auf die Grössenverhältnisse der Schiffe vertheilen

Dampfer				Anzahl d. Schiffe
Unter 100 Tons				62
Ueber 50 „ und unter 100 Tons				86
„ 100 „ „ „ 300 „				63
„ 300 „ „ „ 500 „				64
„ 500 „ „ „ 1000 „				46
„ 1000 „ „ „ 2000 „				67
„ 2000 „ „ „ 3000 „				13
„ 3000 „ „ „ 4000 „				14
„ 4000 „				3
Segelschiffe				Anzahl d. Schiffe
Unter 100 Ton				68
Ueber 100 „ und unter 300 Ton				82
„ 300 „ „ „ 500 „				16
„ 500 „				7

**Garston als Seehafen.** Es ist in den letzten Jahren vieles und verschiedenes über den Wettbewerb zwischen Liverpool und Manchester, nach Fertigstellung des Kanals, geschrieben worden, es ist dabei Niemand eingefallen, der kleine unscheinbare Hafen Garston könne eines Tages auch dabei eine Rolle spielen. Jedoch liegt Garston als Eisenbahnkreuzpunkt, ausserordentlich günstig und hat sich, dieser Lage voll bewusst, keine Gelegenheit vorbegehen lassen die Verhältnisse auszunutzen. Die meisten von französischen, belgischen und holländischen Häfen nach Liverpool verschifften Güter nehmen ihren Weg über Garston, wo sie in vielen Fällen in den grossen Lagerhäusern der Bahnhöfe wochenlang mit bedeutend geringeren Abgaben als in den Quaischuppen Liverpools lagern können. Dieser Umstand verbunden mit der ausserordentlich geringen Quaigebühr für löschende bzw. ladende Schiffe in Garston trägt in hervorragendem Maasse dazu bei, Liverpool starken Abbruch zu bereiten. In Liverpool ist man sich der gefahrvollen Nähe der aufstrebenden Stadt wohl bewusst, wie aus einem Kommissionsbericht der dortigen Handelskammer zu ersehen ist, jedoch trifft man keinerlei Anstalten sich bei Zeiten zu wappnen. Der Frachtverlust einiger Liverpools Dampfschiffslinien ist so gross, dass nicht selten halbbeladene Schiffe den Hafen verlassen. Von Kaufleuten und Rhedern sind der Verwaltung der Mersey Docks Vorstellungen gemacht die Dockgebühren zu verringern, jedoch scheinen die gut gemeinten Rathschläge nicht den gewünschten Erfolg hervorgerufen zu haben. Man ignorirt in maassgebenden Kreisen der grossen Handelsstadt vorläufig alle Warnungen, soweit sie in Zusammenhang mit der Nebenbuhlerschaft Garstons stehen. Augenblicklich hat Liverpool natürlich noch nichts von dem kleinen Städtchen zu fürchten, glaubt man jedoch auch fernerhin, ungeachtet der vielen Klagen allein vom traditionellen Ruf und dem Prestige der grossen Seestadt leben zu können so dürfte eines Tages die Enttäuschung bitter sein.

**Die Stärke der Handelsmarine der Vereinigten Staaten** betrug am 31. Juni 1896 22 908 Fahrzeuge mit zusammen 4 703 880 Tonnen Raumgehalt. Gegen das vorhergehende Jahr war daher die Schiffszahl um 330 zurückgegangen, der Tonnengehalt aber um 68 000 gewachsen. An hölzernen Segelschiffen waren 16 244 vorhanden mit einem Tonnengehalt von 2 310 819. An eisernen und stählernen Dampfern zählte man 880 mit einem Tonnengehalt von 1 004 113. Im Atlantik und im Mexikanischen Golf fuhren 16 786 Fahrzeuge mit 2 667 313 Tonnen Rauminhalt; an der pazifischen Küste 1560 mit 437 972

Tonnen; auf den grossen Seen 2333 Schiffe mit 1 324 068 Tonnen und auf den westlichen Flüssen 1220 Schiffe mit 274 527 Tonnen. Von ausländischen Schiffen wurden 1257 in den Listen geführt, die einen Raumgehalt von 844 954 Tonnen besaßen, und von denen 244 Dampfer waren.

**Der Ausweis über Hamburgs Seeschifffahrt in diesem Jahre bis Ende August**, den das handelsstatistische Bureau soeben veröffentlicht hat, zeigt einen weiteren Fortgang in der auch in den vorangegangenen Monaten konstatierten Zunahme des Schiffsverkehrs. Es betrug die Gesamtzahl der angekommenen Seeschiffe 7206 mit 4 362 591 Tons (1896: 7096 mit 4 319 860 Tons), darunter waren 5075 Dampfer mit 3 905 316 Tons (5062 mit 3 768 813 Tons) und 2191 Segler mit 457 275 Tons (2034 mit 550 047 Tons). Ausgegangen sind 7312 Schiffe mit 4 502 751 Tons (1896 7046 mit 4 301 628 Tons), davon waren 5164 Dampfer mit 4 033 054 Tons (5070 mit 3 773 565 Tons), und 2178 Segler mit 469 697 Tons (1976 mit 528 063 Tons).

Die bekannte Fachzeitschrift „Fairplay“, führt in einer Tabelle die 35 grössten Dampfer der Welt an, unter diesen fahren 20 unter britischer, 9 unter deutscher, 4 unter amerikanischer, 1 unter französischer und 1 unter holländischer Flagge. Nachstehend die Namen, Tonnengehalt, Grössenverhältnisse und Nationalität der Schiffe.

Name:	R.-T.	Länge Fuss	Breite Fuss	Tiefe Fuss	Flagge
<i>Adler</i> Kaiser Wilh. d. Grosse	14 000	625	66.0	43.0	deutsche
Lucania	12 952	601	65.2	37.8	britische
Campania	12 950	601	65.2	37.8	„
Pensylvania	12 261	560	62.0	41.0	deutsche
Pretoria	12 250	560	62.0	41.0	„
Teutonic	9 984	565.8	57.8	39.2	britische
Majestic	9 965	565.8	57.8	39.3	„
Georgio	10 077	558.7	60.3	36.0	„
St. Paul	11 629	535.5	63.0	26.8	amerikan.
St. Louis	11 629	535.5	63.0	26.8	„
New York	10 803	527.6	63.2	22.0	„
Barbarossa	10 769	525	60.0	34.8	deutsche
Paris	10 709	527.6	63.2	22.0	amerikan.
Bremen	10 500	525.1	60.3	34.8	deutsche
Königin Louise	10 506	525.0	60.0	34.8	„
Friedrich der Grosse	10 536	523.0	60.0	34.8	„
Cevic	8 301	500	60.0	38.0	britische
Victorian	8 780	512.5	59.2	35.0	„
Armenian	8 765	512.5	59.2	35.0	„
Cestrian	8 761	512.5	59.2	35.0	„
Fürst Bismarck	8 430	502.6	57.6	38.0	deutsche
City of Rome	8 453	560.2	52.3	37.0	britische
Umbria	8 128	501.6	57.2	38.2	„
Etruria	8 120	501.6	57.2	38.2	„
Kensington	8 669	480.0	57.2	37.0	„
Southwark	8 607	480.0	57.2	37.1	„
La Touraine	8 893	520.2	56.0	34.6	französch.
Canada	8 806	500.4	58.2	31.1	britische
Delphic	8 000	472.9	55.0	40.0	„
Normannia	8 242	500	57.5	34.0	deutsche
American	8 196	475.9	55.2	35.9	britische
European	8 194	475.9	55.2	35.9	„
Arabia	7 920	499.7	54.0	36.7	„
Aegypt	7 920	499.7	54.0	36.7	„
Rotterdam	8 200	467.9	53.0	34.0	holländ.

Unser Hamburger Schnelldampfer „Augusta Victoria“ steht nicht unter den Leviathanen angegeben, obgleich er nach Grösse und Länge, nach seinem Umbau nicht zu den letzten gehören würde.

**Durchlöcherter Segel.** Kapitän Vassalo hat die Theorie aufgestellt, dass der Wind ausser seiner nützlichen Arbeit auf gewöhnliche Segel auch noch eine schädliche insofern ausübe, als er in denselben ein elastisches Kissen bilde und dadurch eine Menge unbenutzten Wind ablenke. Diese schädliche Arbeit will er dadurch aufheben, dass er die Segel mit einer Anzahl von Löchern versieht, durch welche der verbrauchte Wind abströmen kann. Ueber eine Erfahrung mit solchen Segeln berichtet „The Shipping World“ das Folgende: Die „Macdiarmid“, ein vollgetakeltes italienisches Schiff von 1500 Tonnen, kam kürzlich mit ihren nach dem System des Kapitäns Vassalo gefertigten Segeln in Sidney an und ihr Schiffer, Kapitän Briscuolo, war mit deren Leistungen sehr zufrieden. In jedem Raasegel waren zwei Löcher, deren Durchmesser in den untersten 0,6 m, in den obersten 0,18 m betrug. Die Vor- und Stagssegel hatten nur ein Loch. Kapitän Briscuolo giebt an, dass bei voll und bei segelndem Schiff und leichter Bries der Fahrtgewinn volle zwei Knoten betrage, bei grosser Windstille nicht ganz so viel. Vor dem Wind können die Löcher, falls sie nichts nützen auch nichts schaden, da der aus einem Segel ausströmende Wind notwendigerweise das nächst vordere Segel treffen muss. „Le Yacht“ giebt über zwei Fahrten mit demselben Schiff ausführlichere Berichte. Der erstere lautet: „Am 14. November 1894 gegen Tagesanbruch erreichte ich Kap San-Roque (Brasilien) bei regelmässigem Südost-Passat. Seit zwei Tagen hatte ich in Luv einen englischen Viermaster in Sicht, der denselben Kurs wie ich steuerte. Er stand im Süden so nahe, dass ich seine Flagge und Komptoirabzeichen leicht ausmachen konnte. Da kam mir der Gedanke, meine gewöhnlichen Segel abzuschlagen und sie eins nach dem anderen durch die Vassaloschen Segel zu ersetzen, die ich in der Segelkoje hatte. Nachmittags war dies geschehen. Bei Sonnenuntergang war der Viermaster 4 Seemeilen ab, am folgenden Morgen war er in Lee weit achtern; und seine Maststangen waren gerade noch über dem Horizont. Ich hatte also unbestreitbar ihn überholt und auch weniger Abtritt gebabt.“ Der zweite Bericht sagt aus, dass das Schiff mit voller Ladung Kohlen aus Cardiff absegelte und die Reise nach Kapstadt in 46 Tagen zurücklegte, wobei es mehr als 30 Mitsieger überholte. Die weitere Reise vom Kap bis nach Newcastle in Australien dauerte nur 35 Tage. (Marine-Rundsch.)

**Die Küstenschifffahrt in Preussen 1896.** Im Jahre 1896 liefen in preussische Häfen im Seeverkehr überhaupt 56 734 Schiffe mit 7 209 560 Registertons zu Handelszwecken ein, darunter 27 498 Dampfer mit 6 025 893 und 29 236 Segelschiffe mit 1 183 667 Registertons netto. Von ihnen trafen auf den Küstenverkehr im Ganzen 40 361 Schiffe mit 3 195 063 Reg.-T., nämlich 19 565 Dampfer mit 2 627 907 und 20 796 Segelschiffe mit 567 156 Registertons. Demnach betrug die Küsten- von der gesammten Seeschifffahrt bei allen Schiffen 71,14 v. H. mit 44,32 v. H. der gesammten Tragfähigkeit bei den Dampfern mit 71,15 mit 43,61, bei den Segelschiffen 71,13 mit 47,92 Hundertsteln. Von den im Küstenverkehr in Preussen eingegangenen Fahrzeugen machten der Zahl nach die Dampfer 48,48, die Segler 51,52, dem Raumgehalte nach die erstere 82,25, die letzteren 17,75 Hunderttheile aus. Bei etwas kleinerer Anzahl war also der Tonnengehalt der Dampfer fast fünfmal so gross. Von den Schiffen überhaupt fuhren in Ladung 33 734 = 83,58, in Ballast 5 627 = 16,42 von den Dampfern 18 524 = 94,77 bzw. 1023 = 5,23, von den Seglern 15 192 = 73,05 bzw. 5604 = 26,95 v. H. Nach der einen richtigeren Maassstab für die Beurtheilung bildenden Tragfähigkeit ergaben sich bei sämmtlichen Fahrzeugen für die beladenen 2 808 535 Registertons netto oder 87,90 Hundertstel, für die leeren 390 525 oder 12,10, bei den Dampfern 2 388 003 oder 90,87 bzw. 239 904 oder 9,13, bei den Segelschiffen 420 532 oder 74,15 bzw. 146 624 oder 25,85 Hundertstel. Der durchschnittliche



Raumgehalt eines Küstenfahrers überhaupt stellte sich auf 79,16, der eines Dampfers auf 134,32, der eines Seglers auf 27,27 Registertons.

**Der Suez-Kanal.** Obwohl der Suez-Kanal am 17. November 1869 eröffnet wurde, kann der ordentliche Betrieb doch erst von 1870 an gerechnet werden. Es passirten ihn in diesem Jahre 486 Schiffe mit 436 609 Tonnen-Gehalt und zahlten 4 345 758 frs. Durchfahrtsgebühren. Verschwindend war die Zahl der damaligen Passagiere, 26 758 Personen, die 263 552 frs. entrichteten. Hierzu kamen noch ca. 266 000 frs. für verpachtete Ländereien und einiges andere, so dass sich die Gesamteinnahmen auf ca. 6,4 Millionen frs. stellten; bei viel höheren Ausgaben stellte sich also in diesem ersten Jahre ein Verlust von 6 Millionen frs. heraus, der sich in 1871 noch erhöhte. Schon 1872 brachte einen Umschwung; 1063 Schiffe zahlten 14,3 Millionen frs., Personen  $\frac{7}{8}$  Millionen frs., Verkäufe und Verpachtungen 1,1 Million frs.; 1873 gab 20,8 Millionen von Schiffen,  $\frac{7}{8}$  Millionen von Personen und 1 Million von Verkäufen und Pachtungen; damit war die Rentabilität in Aussicht gestellt. Nehmen wir nun 10jährige Perioden, so ergeben sie:

	Passirende Schiffe	Tonnengehalt 1000 T.	Abgaben Mill. frs.	1000 Passagiere
1870	486	436	4	26
1880	2 226	3 057	36	101
1890	3 389	6 890	65	161
1895	3 434	8 448	75	217
1896	3 409	8 650	76	308

Die Gesamt-Einnahmen betrugen 82,2 Mill. frs. in 1896 und bei 37,7 Millionen Ausgaben, inklusive 5% Zinsen an die Aktionäre, blieben 44 Millionen Ueberschuss, von denen zwei in Reserve gelegt wurden. Von den verbleibenden erhalten die Aktionäre 71% mit 30 Millionen ausser 5% Zinsen, die ägyptische Regierung 15% mit  $6\frac{1}{3}$ , die Gründer 10% mit 4,2, die Verwaltung 27% mit 845 667 frs. und ebensoviel die Beamten. Da in den ersten Jahren keine Dividenden vertheilt werden konnten und doch gewisse Zinsen garantirt waren, gab die Gesellschaft den Aktionären statt baren Geldes 400 000 Anweisungen über 34 Millionen, von denen erst 5076 über 431 460 frs. amortisirt sind. Dann kamen 4 Anleihen von 1867, 1871, 1880, 1887 über 226 Millionen, von denen ca. 40 Millionen getilgt sind. Ausserdem sind aus den Einnahmen, Verkäufen von Land etc. 151 Millionen zum Bau und zur Verbesserung des Kanals verwandt, so dass er insgesamt ungefähr 612 Millionen frs. kostete. Freilich wurden weder die Aktien noch die Obligationen der Gesellschaft Pari zu vollem Werthe abgenommen, sondern sie erlitt dabei grosse Verluste, die aber überall vorkommen und getragen werden müssen. In den ersten Jahren bis 1874 erwartete man den Zusammenbruch des Unternehmens, und die Aktien von 500 frs. waren weit unter Pari zu bekommen, heute werden sie ungefähr mit 3300 bezahlt, und das ist für ein Papier ungefähr 20%. Dividende auch nicht zu theuer. Ein vorzügliches Geschäft so behauptet die D. S. & Rh.-Ztg. haben insbesondere die Engländer mit diesen Aktien gemacht, indem Lord Beaconsfield, seiner Zeit Premierminister, die ewigen Geldverlegenheiten des Khedive benutzte, um ihm seinen beträchtlichen Aktienbesitz für den englischen Staat abzukufen. Die Geschichte des Kanals ist nach vielen Beziehungen hin lehrreich, denn sie zeigt, wie Erleichterungen des Verkehrs sich, wenn verständig ausgeführt, mit der Zeit hoch verzinsen, wenn sie auch anfangs Zuschüsse erfordern. Darum ist auch von dem neuesten, ähnlichen Unternehmen, der Sibirischen Bahn, mit der Zeit Rentabilität zu erwarten. Deutschland ist durch seine kalten Winter für Kanäle bei weitem nicht so geeignet wie Aegypten, sondern muss sich mehr auf Eisenbahnen verlassen. Seine Leistungen auf diesem Gebiete sind befriedigend, während andererseits die

Bahnen sich genügend verzinsen. Die Franzosen aber ehren ihre tüchtigen Männer. Die letzte Generalversammlung der Suez-Gesellschaft bewilligte, um Lesseps am Eingang des Kanals zu Port Said ein Standbild zu errichten, 250 000 frs. Die bei Panama verlorenen Millionen sind vergessen, man erinnert sich nur noch, dass Frankreich an dem Suez-Kanal über eine Milliarde verdiente.

**Die überseeische Auswanderung aus dem deutschen Reich** über deutsche Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam belief sich nach den Zusammenstellungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes in den Monaten Januar bis Juni 1897 auf 11 371 Pers. Hiervon kamen aus der Provinz Hannover 1029, Brandenburg mit Berlin 958, aus Bayern rechts des Rheins 946, der Provinz Posen 910, Schleswig-Holstein 650, dem Königreich Württemberg 648, der Prov. Westpreussen 570, Pommern 552, Rheinland 528, aus der Rheinpfalz 476, dem Grossherzogthum Baden 386, der Provinz Sachsen 378, aus dem Königreich Sachsen 374, der Provinz Hessen-Nassau 356, Schlesien 313, dem Grossherzogthum Hessen 263, der Provinz Westphalen 230, Ostpreussen 224, aus dem Grossherzogthum Oldenburg 128, Mecklenburg-Schwerin 102. Der Rest von 1346 Personen entfällt auf die übrigen Gebietstheile des Reichs.

## Kleine Mittheilungen.

Das russische Wolga-Don-Kanal-Projekt, welches schon lange und viel von sich reden machte, scheint zur Ausführung zu kommen, da auf einer Versammlung einflussreicher Kapitalisten eine darauf bezügliche Verständigung erzielt ist.

Die italienische Dampfschiffahrtsgesellschaft „Navigazione Generale Italiana a Vapore“ hat eine neue Route und zwar zwischen Genua und Brisbane gegründet. Man beabsichtigt die Dampfer hauptsächlich für den Transport gefrorenen Fleisches entsprechend einzurichten.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

In der am 2. September abgehaltenen Versammlung, welche gut besucht war, wurden zunächst 6 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen lagen vor: ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser und ein solches von der New Guinea Co., Berlin, Zuschriften von Mitgliedern aus Barry Newcastle N. S. W. und Yokohama. Es erfolgte alsdann der Bericht des Kassirers über den Kassenabschluss des Monats August, welcher im Allgemeinen als befriedigend bezeichnet werden konnte. Hierauf wurde mitgetheilt, dass in letzter Woche die hundertste Vermittelung einer Stellung an ein Mitglied erfolgt wäre und die Hoffnung ausgesprochen, dass diese Einrichtung des Vereins zum Wohle der Mitglieder sich mehr und mehr entwickeln möge. Nach einer Besprechung über die Bestimmungen der Effekten-Versicherung des Vereins wurden noch 2 Ersatzwahlen zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 8. September 1897.

Ausfrachten sind unverändert. Salpeterfrachten sowie Getreidefrachten von Californien sind anhaltend fest, sonstige Heimfrachten sind äusserst gedrückt.

„Lowther Castle“ Cardiff/Iquique 16/—, i. c., Kohlen.  
 „Clyoneno“ Tyne/Valp. f. o. 25/—, Coke.  
 „Laurelbank“ New York/Shanghai 25 c., Petroleum.  
 „La Querida“ Trinidad/New York \$ 1.70, Asphalt.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 27. August 1897.

Der Aufschwung in unserem Weizenmarkt, an welchem auch Mais theilweise participirt ist, erreichte am Montag seinen Höhepunkt, worauf ein plötzlicher Rückgang, von 10c per Bushel Weizen eintrat. Seitdem gehen die Preise wieder langsam in die Höhe und es herrscht trotz dieses Aufschwungs etwas Nachfrage — wenn auch keine lebhafte — an unserem Markte, sowie das Verlangen nach einer Reduktion der Frachten. Die Probe auf die Festigkeit des Marktes liegt in den Berth-raten, die nach allen Häfen des Ver. Königreichs und des Kontinents zurückgegangen sind, während neue Geschäfte nach Frankreich unausführbar blieben. Dieses Gesagte dient zum Beweise, dass die Steigerung der Preise nicht das Resultat einer legitimen Zunahme der Nachfrage war und dass die berichteten Abschlüsse nur die Abwicklung ungedeckter Kontrakte war. Der Bedarf nach Dielen bleibt lebhaft und passende Boote würden wahrscheinlich 50s von den Provinzen nach angesuchten Häfen des Ver. Königreichs erhalten. Charter für Balken sind noch am Markte, doch scheinen diese in der Lage zu sein die Nachfrage nach Räumte noch vorläufig zurückzuhalten. Die Baumwoll-Charterer in den südatlantischen Häfen machen Angebote für October-Beladung, doch ist das Geschäft infolge der gegenwärtig sehr konsequenten Haltung der Rheder beschränkt, deren Ansichten 1s 6d bis 2s 6d die Grenzen der Charterer überschreiten. Die Golfhäfen sind ebenfalls mit Oktober-Räumte nicht überreichlich versehen, aber mehr als genug für September und ziemlich gut für spätere Monate. Die Nachfrage nach Kistenöl nach dem fernen Osten ist ziemlich lebhaft, aber wenn Charterer in letzter Zeit einen Zuschlag eingestanden haben, sind ihnen ebensoviel Angebote anderer Boote zu denselben Raten zugegangen. — Der Markt für Segelschiffsräume bleibt sehr fest, doch war das Geschäft während der letzten Woche wegen des anhaltend knappen Angebots ziemlich gering. Es herrscht nach fast allen Richtungen leidliche Nachfrage, doch von besonderem Interesse ist nichts zu melden.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/4 d.	12/6	10/	10/a12/6
London, Dpfr.	2 1/4 d.	15/	11/3	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 1/4 d.	15/	8/9	15/
Bristol	3 1/4 d.	15/	11/3	17/6
Hull	4 1/4 d.	15/	12/6	15/
Leith	4d.	22/6	15/	17/6
Newcastle	4d.	15/	15/	15/a17/6
Hamburg	60 s	22 1/2 cts.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	8 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	8 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/3	23/9	20/	25/
Bordeaux	3/6	35 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	4d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	60 s	20c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	20/	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 7-64d. — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 5-32d. — Bremen 27 1/2 c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

Cork f. O. Direct. Continent. Shanghai.  
 N. Y. Balt. U. K.  
 Getreide p. Dpfr. 3/1 1/2 a 3/3 1/2 a 3/3 2/10 1/2 a 3/ 3/1 1/2 a 3/3 ...  
 Raff. Petrol. p. Segel .... 2/a2 9 .... 26c.

	Hongkong.	Javn.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19c.	19c.	22c.

#### Büchersaal.

**Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich, nebst Einführungs-gesetz.** Textausgabe mit Sachregister. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Das uns vorliegende, mit geschmackvoller Ausstattung versehene Buch gehört der bekannten Weber'schen Katechismen-sammlung an; es führt uns in's Gedächtniss, dass ein Theil seines Inhalts, und zwar der Abschnitt über Handelsgehilfen und Lehrlinge, schon am 1. Januar 1898 Gesetzeskraft erhält. Der Herausgeber kommt durch Veröffentlichung dieser Paragraphen gewiss dem Wunsche vieler entgegen. Für unser Leser von Interesse und Bedeutung ist hauptsächlich der vierte Theil des Buches, welcher sich mit dem Seehandel beschäftigt und die darauf bezüglichen Gesetzesvorschriften zum Ausdruck bringt. Ausser verschiedenen redaktionellen Aenderungen sind beim Schaffen des Gesetzes auch solche von Bedeutung und Einfluss vorgenommen. Es ist deshalb wohl im Interesse der Leser gehandelt, wenn wir auf die Ausgabe aufmerksam machen. Der Preis des Buches beträgt 2 Mark.

**Segelhandbuch des Irischen Kanals. II. Theil. Die Ostseite.**  
 Herausgegeben von der Direktion der See-warte. Kommissionsverlag von L. Friederichsen & Co., Hamburg. Preis 3 M.

Wie bereits angeführt, haben wir es mit dem zweiten Theil eines Werkes zu thun, dessen erste Hälfte sich eingehend mit den allgemeinen physikalischen Verhältnissen des Irischen Kanals beschäftigte, sowie Alles, was auf die Ansegelung vom Oesterher Bezug hat, einer gründlichen und ausführlichen Belehrung und Besprechung unterzog. Deshalb ist von einer Wiederholung des Gesagten im vorliegenden Buche abgesehen und nur eine kurze Anleitung über die Ansegelung vom Süden her gegeben. Die Genauigkeit und Sorgfalt, welche im vorigen Jahre bei der Beschreibung der westlichen Seite des Irischen Kanals unverkennbar hervortrat, hat, wie bei allen derartigen von der Seewarte herausgegebenen Werken, sich auch auf die Küstenbeschreibung der östlichen Seite erstreckt. Erwähnenswerth ist noch, dass dem durch den Titel des Buches bedingten Inhalt noch einige Nachträge von grossem Werthe folgen, nämlich eine grosse Anzahl Gälischer Wörter nebst Aussprache und Bedeutung, die an der Westküste Schottlands gebräuchlich sind, ferner die Buchstaben, welche in Walliser Wörtern von der Aussprache des englischen Alphabets abweichen und schliesslich noch einige an der Küste von Wales vorkommende Bezeichnungen, deren Kenntniss dem Seemann nützlich sein kann.

Wir machen auf eine Mittheilung, die in den „Nachrichten für Seefahrer“ enthalten ist, aufmerksam, weil das unten in Rede stehende Wrack in einem der befahrensten Gewässer ein grosses Hinderniss für die Schifffahrt ist.

Etwa 15 Sm. S. 45° O. (135°) von der Spitze Spurn an der Mündung des Flusses Humber liegt ein Wrack, von welchem zwei Masten über der Meeresfläche sichtbar sind.

Ungef. geogr. Lage: 53° 27' N. Br.

0° 29' O. Lg.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagsabhandlung nehmen Bestellungen entgegen.

Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagsabhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagsabhandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 38.

Hamburg, den 18. September.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Kritische Momente für Mondstanzanzen. — Kaufmännische Ausbildung von Schiffsführern. — H. Florian's neuer Patent-Compass und Deflector. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtfenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der Krieg um den Achtstundentag in der englischen Maschinen-Industrie dauert fort und beginnt immer weitere Kreise zu ziehen. Wenn, wir in No. 36 unseres Blattes die Befürchtung ausgesprochen, dass der Sieg sich in Folge der mangelnden Solidarität der Arbeitgeber zu Gunsten der Arbeiter zu wenden scheine, so hat der Verlauf der letzten Wochen diese Annahme nicht bestätigt. Im Gegentheil; es scheint sich ganz im Stillen bei den britischen Unternehmern eine weitgreifende Organisation ins Werk zu setzen, die ihnen nicht nur über die gegenwärtige Fehde hinweghelfen, sondern sie auch für die Zukunft in den Stand setzen dürfte, erfolgreich den Kampf mit den Gewerkvereinen aufzunehmen und durchzufechten. Was der Federation der Arbeitgeber täglich neue Mitglieder zuführt ist die Erkenntniss, dass es sich in dem heutigen Kampfe nicht allein um die Forderung des Achtstundentages handelt, sondern in allem Ernst um die Frage, wer Herr im Hause sein soll. Die Sachlage ist eine ähnliche wie beim grossen Hamburger Strike des vorigen Jahres. Der direkte Schaden, den die Arbeitgeber in die Erlangung der Forderungen der Arbeiter setzen, kommt dabei nicht mehr in Betracht als der indirekte, den sie aus dem Umstand befürchten, dass die Leitung in ihren Fabriken ihnen immer mehr aus der Hand gleitet und die Gewerkvereine ihnen immer mehr die Bedingungen vorschreiben, unter denen sie es

den Unternehmern gütigst gestatten wollen, den Betrieb aufrecht zu erhalten und Lieferungsverträge abzuschliessen, unbekümmert darum, wie sich die Konkurrenzverhältnisse im Weltmarkte gestalten. Der Mangel an Stabilität der Arbeiterverhältnisse ist längst zum Krebschaden der britischen Industrie geworden, er ist nicht der unwichtigste Faktor in der für Old England so unangenehmen Erscheinung, der retrograden Bewegung in Bezug auf die Beherrschung des Weltmarktes. Hohe Löhne, stetige Zwiste mit den Arbeitern, die jede Disposition erschweren und unmöglich machen, sind es in erster Linie, die den britischen Industriellen in Nachtheil gebracht haben seinen kontinentalen Rivalen gegenüber. Wenn aber nicht aller Anschein trügt, so bereitet sich gegenwärtig eine Organisation der Arbeitgeber in Grossbritannien vor, die den Agitatoren der Gewerkvereine einen gewaltigen Damm entgegensetzen wird. Die klare Erkenntniss, dass nur energisches Zusammenhalten hier helfen kann, scheint sich bei allen Unternehmern durchgerungen zu haben. Gewaltige Mittel werden verfügbar gemacht, um die Leitung der Dinge in der Hand zu behalten und über kurz oder lang werden die Gewerkvereine fühlen, dass sie einem wohlgerüsteten und einigen Gegner gegenüberstehen, wenn immer sie ihre Forderungen über die Grenze des vernünftigerweise Erreichbaren hinaus-schrauben.

Wer die Abfertigung eines mit Passagieren besetzten Post- oder Schnelldampfers in New-York



gesehen hat, der weiss auch, dass dem Verwandten- und Bekanntenkreis der Passagiere gestattet wird, die scheidenden Mitglieder ihrer Familie oder die treuen Kameraden mancher frohen und ersten Stunde an Bord zu begleiten, um ihnen die Gelegenheit nicht zu rauben, bis zum letzten Augenblick beisammen sein zu können. Dieser Brauch ist mehr oder weniger auf allen Linien eingeführt und wird auch nach Kräften ausgenutzt. Betrachtet man das Hasten und Drängen der, besonders bei einem gut-besetzten Schnelldampfer nach Tausenden zählenden Personen eine geraume Zeit vor Abgang des Schiffes und erfährt später durch einen Blick in die Passagierliste, dass nur einige hundert dieses Menschengewimmels Passagiere waren, dann wird man die Richtigkeit der vorhin geschilderten Zustände ganz gewiss nicht in Frage stellen. Befindet sich Jemand in der in diesem Falle angenehmen Lage, als unbetheiligter Beobachter dem Abgang eines solchen Riesendampfers beiwohnen zu können, so hat der Betreffende keine Ursache, den zu diesem Zwecke gemachten Weg und die dabei verlorene Zeit zu bedauern. Zu einem anderen Resultat und zu weniger erfreulichen Schlüssen gelangt der, welcher beim Abgange einer solchen schwimmenden Stadt einen verantwortlichen Posten versieht und an Bord für die Aufrechterhaltung des ganzen Schiffsbetriebes, sowie für Ordnung sorgen soll, die bei dem bunten Treiben oft sehr schwer zu behaupten ist. Jedoch dank der auf diesen Dampfern herrschenden Disciplin wird allen Wünschen des oft sehr schwer zu befriedigenden Reisepublikums, sowie den ewig gleichen Fragen nach dem Verbleib des Gepäcks mit einer Ruhe und Sicherheit entsprochen, die auf ein gutgeschultes und an diese Dienste geübtes Personal schliessen lässt. Zu drei verschiedenen Malen in bestimmten Zwischenräumen vor dem fahrplanmässigen Abgang des Schiffes wird den Begleitern der Passagiere auf nicht misszuverstehende Weise — entweder durch die zu diesem Zweck in Thätigkeit gesetzte Dampfpeife oder durch anhaltendes Läuten der Schiffsglocke — zu verstehen gegeben, dass ihr Entfernen vom Schiffe erwünscht sei. Nach der dritten und letzten Mahnung werden die das Schiff mit dem Lande verbindenden Treppen entfernt und der mit Passagieren besetzte Koloss setzt sich, nachdem die Vertäunungen gelöst, auf ein Zeichen des an der Pier befindlichen Schiffsinpektors in langsame Bewegung. Jedoch kommt es nicht selten vor, dass einzelne Besucher der Passagiere die verschiedenen, das Trommelfell erschütternden Aufforderungen zum Verlassen des Schiffes nicht beachtet haben, sei es, dass der Abschiedsschmerz sie für jeden anderen Eindruck unempfindlich gemacht, sei es, dass die zu eingehende Bekanntschaft mit Heidsieck oder Mumm daran Schuld ist, — mag der Grund sein welcher er wolle, —

jedenfalls müssen diese Leute, wenn sie sich gleich melden, wieder an Land gesetzt werden, wodurch Zeit — für diese Schiffe der kostbarste Artikel — verloren geht. Nun treten aber auch Fälle ein, wo weder der Trennungsschmerz, noch viel weniger der französische Schaumwein die Besucher gegen jede Mahnung unempfindlich gemacht, sondern ihre Anhänglichkeit an das Schiff allein der Ebbe in ihrer Geldbörse zuzuschreiben ist, welcher Umstand sie in die Versuchung führt, die Reise nach der alten Welt als sog. „blinder“ Passagier zu machen. Derartige Fälle sind nicht selten und zeigen besonders auf deutschen Schiffen trotz aller Vorsichtsmaassregeln geringe Abnahme, weil die betreffenden Rhedereien von einer Bestrafung der Eingeschmuggelten in den meisten Fällen absehen. Der in allen Lebenslagen praktische Engländer denkt hierüber anders. Denn noch vor einigen Tagen wurde ein in die Kategorie der „blinden“ Passagiere gehöriger Mann, dessen sonstige Beschäftigung Civilingenieur ist, auf Veranlassung der englischen Rhederei mit 20 £ oder 2 Monaten „hard labour“ bestraft, in welchem Falle der Verurtheilte vorzog, die letztere weniger kostspielige Strafe auf sich zu nehmen. Es wäre in der That wünschenswerth, wenn unsere deutschen Rhedereien in diesem Falle der Handlungsweise John Bull's nachahmten, anstatt den Aerger über die Einbusse des Passagegeldes den Kapitän oder ersten Officier des Schiffes in Form einer Zurechtweisung entgelten zu lassen.

Ist das Zwei- oder Dreischraubensystem vortheilhafter? Wird das Letztere in Zukunft die Herrschaft an sich reissen oder das Erstere diese behaupten? Diese Fragen werden heute in vielen Zeitungen erörtert, ohne jedoch eine befriedigende Antwort zu geben. Wir wollen nicht versäumen, unseren Lesern die Meinung einer Autorität ersten Ranges auf diesem Gebiete zu unterbreiten. Sir William White, der bekannte Chefkonstrukteur der englischen Marine, äussert sich über den in Frage stehenden Punkt folgendermaassen: „Gegenwärtig wird eine grosse Zahl von Kriegsschiffen nach dem Dreischraubensystem gebaut, es sind jedoch bis jetzt erst wenige Daten vorhanden, welche einen zuverlässigen Vergleich über die Vor- und Nachteile beider Systeme möglich machen. Was die Maximalkraft und Geschwindigkeit anbelangt, haben sich Dreischraubenschiffe, soweit die Daten hierüber reichen, nicht als vortheilhaft erwiesen. Dagegen nehmen Dreischraubenschiffe grössere Sicherheit und grössere Oekonomie bei mässiger Geschwindigkeit für sich in Anspruch. Es unterliegt keinem Zweifel, dass das Dreischraubensystem eine Vermehrung der Sicherheit in sich schliesst, doch zeigt die Erfahrung, dass auch den Zweischraubenschiffen ein hoher

Sicherheitsgrad innewohnt. In der englischen Marine hat sich bis jetzt die Vorliebe für das Zweischraubensystem unter den bestehenden Verhältnissen erhalten. Innerhalb der Grenzen des zu erreichenden natürlichen und künstlichen Zuges sind bei den neuesten Kreuzern Maschinenleistungen bis 25 000 Pferdekraft erreicht. Auch in der Handelsmarine sind ähnliche Leistungen zu verzeichnen. Nichtsdestoweniger hat man das Dreischraubensystem bei dem neuesten und grössten Schnelldampfer der White-Star-Linie, „Oceanic“, angewandt, aber wohl mehr, um die erforderlichen Pferdekkräfte auf kleinere Maschinenkomplexe zu vertheilen, als aus anderen Gründen.“

Die Unordnung im Güter-Bahnbetriebe Hartlepool hat uns seiner Zeit veranlasst, eine darauf bezügliche Notiz der „Shipping Gazette“, welche in missbilligender Weise die in dem englischen Hafen herrschenden Zustände geisselte, zu veröffentlichen. Bekanntlich waren es damals die Beschwerden englischer und auswärtiger Rheder von Schiffen, die mit Holz beladen tagelang auf ihre Entlöschung warten mussten, weil die Eisenbahnverwaltung nicht im Stande war die gelöschten Holzstapel früher angekommener Schiffe rechtzeitig vom Quai zu entfernen, welche einen Appell an alle Rheder des Vereinigten Königreichs, ihre Schiffe nicht mehr nach Hartlepool zu senden, zur Folge hatte. Die damals in ihrem Interesse geschädigten Schiffseigenthümer werden, wenn sie hören welche Zustände in dem grossen Hafen Antwerpen, in Bezug auf die Abfertigung der mit Holzladungen ankommenden Schiffe herrschen, falls sie nicht auch in diesem Falle den Geschädigten angehören, eine gewisse Schadenfreude nicht unterdrücken können, die zwar nicht berechtigt, aber menschlich ist. — Im ersteren Falle, also im englischen Hafen versprach die Bahngesellschaft nach eingegangenen Klagen der Rheder, mehr Waggons anzuschaffen und neue Geleise zu legen, was auch später — allerdings nicht im gewünschten Maassstabe — geschehen ist. In Antwerpen haben die Empfänger der Holzladungen am Aufblocken der Quais Schuld, denn sie sind nicht unter 24 Tagen, beispielsweise bei einem beladenen 2000 Tons Dampfer verpflichtet, die gelöschte Ladung vom Quai wegzuschaffen, und benutzen deshalb die Pier in dem angegebenen Zeitraum als Lagerplatz ihres Holzes, welches sie in kleinen Partien verkaufen und nur das jeweilig Verkaufte entfernen. Löschen also mehrere grosse Dampfer zu gleicher Zeit ihre Holzladungen, so werden sämtliche Schuppen, Lagerräume und Quais mit Holz bestaut, sodass die später einkommenden Schiffe gezwungen sind, 2 bis 3 Wochen unthätig, an der Pier vertäut, auf freien Platz am Quai zu warten. Klagen, Vorstellungen und Beschwerden

bei den Hafenbehörden sind erfolglos, weil die Ladungsempfänger, in den meisten Fällen die reichsten Kaufleute der Stadt, grossen Einfluss in der Handelskammer haben und diese wieder das unbestrittene Recht im Lande hat. In Folge dieser Machtlosigkeit schlagen mehrere Rheder für nach Antwerpen bestimmte, mit Holz beladene Schiffe vor, ihren Connossementen gewisse Klauseln anzuschliessen. Nachstehend die in Vorschlag gebrachten Klauseln:

1. Die Löschezit dauert entgegen allen anderen lokalen Bestimmungen von der Ankunft des Schiffes im Revier.

2. Im Falle von Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf die Ablieferung der Ladung oder die Klauseln im Connossement entscheidet ein zu diesem Zwecke errichtetes Schiedsgericht in London. Die volle Fracht ist in jedem Falle vor Ablieferung der Ladung auszurichten.

Sollten die Kaufleute Antwerpens nicht mit der Fassung dieser Ausnahme-Paragraphen einverstanden sein, so schlägt Mr. Bitten, ein angesehener Rheder des Ver. Königreichs, vor, den Hafen Antwerpen ganz zu meiden.

Dem Vorgehen des deutschen Bergungsdampfers „Neva“ und dem des schwedischen „Hermes“ hat die englische Presse ein grosses Loblied gesungen, jedoch nicht aus dem Grunde weil beide ihre Pflicht einem in Gefahr befindlichen englischen Passagierschiffe gegenüber erfüllten, sondern um die allerdings unverantwortliche Gleichgiltigkeit britischer Admirale und Kriegsschiffkommandanten, welche mit einem aus 15 Schiffen bestehenden Geschwader in der Nähe der Unglücksstelle lagen, hervor zu heben und zu tadeln. Am 26. August erfolgte in der Strasse von Gibraltar zwischen zwei englischen Schiffen eine Kollision, die auf beiden Seiten schweren Schaden zur Folge hatte. Die darauf von den beschädigten Schiffen gegebenen Nothsignale fanden sowohl am Lande als auf den Bergungsdampfern Beachtung, während das ganze grosse Kriegsschiffgeschwader, welches der Kollisionsstelle um 2 Meilen näher lag, anscheinend von den aufsteigenden Raketen und dem Schiessen der Kanonen keine Notiz nahm, trotzdem die Luft klar und sichtbar war. Mr. Cooke, Sekretär der „Chamber of Shipping“ des Vereinigten Königreichs wandte sich an ein englisches Fachblatt und bat dieses die Namen der Admirale und Kommandanten der britischen Kriegsschiffe, welche unthätig und gleichgültig dem Kampf der Verunglückten zuschauten, zu veröffentlichen. Die englische Fachschrift „Fairplay“ ist dem Wunsche Mr. Cooke's nachgekommen und hat die Namen sämtlicher Schiffe und die ihrer Kommandanten ihren Lesern mitgetheilt.

Wir haben, ehe der Dingley-Tarif auf Einfuhr-Güter nach den Ver. Staaten in Anwendung kam, auf den Ueberfluss verschiedener Ladung hingewiesen, welche nach mehr oder weniger allen grösseren Häfen Nord-Amerikas, besonders von der Westküste Englands aus, gesandt wurde. Es bedurfte damals, gelegentlich unserer Aeusserung, dieser Zudrang an Ladung sei die Folge des in Aussicht stehenden Gesetzes und werde mit dessen Inkrafttreten aufhören, keiner grossen Prophezeiungsgabe. Waren auch die meisten Rheder und unter diesen hauptsächlich die Leiter grosser Dampfschiffsgesellschaften auf eine bedeutende Verminderung des Waarenaustausches zwischen der alten und neuen Welt gefasst, so glaubten selbst die pessimistischsten unter ihnen nicht, dass der Niedergang im Frachtenverkehr nach Einführung des Dingley-Tarifs in dem Maasse eintreten werde, wie es in Liverpool hauptsächlich der Fall zu sein scheint. An den Anblick halb oder viertel beladener Schiffe, die die Mersey heruntergingen, war man schon gewöhnt und tröstete sich, die Schiffe wenigstens, bei ihrer Rückkehr, — wenn auch nur mit Getreide angefüllt — beladen zu sehen. Dass aber Schiffe, wie die der Cunard Linie angehörige „Sylvania“, welche eine Tragfähigkeit von 12 000 Ton aufweist, mit vollen 70 Ton Ladung von der Stadt nach Boston abgesandt werden musste, erbittert die Rheder begreiflicherweise sehr und ruft in ihren Kreisen die schlimmsten Befürchtungen hervor.

Der neuerbaute Norddeutsche Lloyd-Dampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“, welcher bekanntlich auf seiner Erstlingsfahrt von Stettin nach Swinemünde vor der Kaiserfahrt auf Grund kam, ist dank der unermüdlichen Energie seitens seiner Rhederei wieder flott geworden und konnte seine Reise fortsetzen. Auf das in jeder Weise stark gebaute Schiff hat die mehrere Tage anhaltende Berührung mit dem Flussbette der Oder, wie vorher zu erwarten war, keinen schädlichen Einfluss gehabt und käme für die Rhederei der bei einem solchen Schiffe sehr kostspielige Zeitverlust, sowie die an Bergungsdampfer, Eisbrecher und Schleppdampfer verausgabten Gelder nicht in Betracht, so wäre man versucht die Behauptung auszusprechen, dass dieses statuirte Exempel den Vortheil hat, die zuständigen Behörden, also in diesem Falle die Regierung, von der Nothwendigkeit einer Vertiefung der Kaiserfahrt zu überzeugen.

### Kritische Momente für Mondstrecken.

Von Navigationslehrer Preuss in Elsfleth.

(Schluss).

#### 7. Beispiel.

Am 22. Sept. 1898, auf  $12^{\circ} 58' S$  und  $102^{\circ} 20' W$  beobachtet man aus 5 Meter Augeshöhe

M. O. Zt. des Beobachtungsortes 2h 20m 0s p m  
(-) =  $31^{\circ} 8'$  C  $41^{\circ} 17'$  (-)/C =  $87^{\circ} 10' 35''$   
Der Indexfehler des Instrumentes ist bereits berücksichtigt.

Die mittlere Greenwicher Zeit ist genähert 9h p m und hierfür erhält man aus den Ephemeriden

Halbmesser der Sonne:  $15' 58''$

Vergrösserter do. d. Mondes:  $16' 22''$

Horizontalparallaxe des Mondes:  $59' 10''$

Die scheinbare Höhe des Mondes ist  $40^{\circ} 57'$ , die scheinb. Höhe der Sonne  $31^{\circ} 20'$ , und es wird  $P = 43' 37''$  und  $R = 0' 42''$ .

Die Summe der Halbmesser ist =  $32' 20''$  woraus die scheinbare Distanz der Mittelpunkte  $D = 87^{\circ} 42' 55''$  folgt.

Die Summe der scheinbaren Zenithdistanzen ist  $87^{\circ} 43'$ , also mit der scheinbaren Distanz übereinstimmend, was für unseren Fall, wie oben bemerkt, charakteristisch ist. Da nun die wahre Distanz  $d = D - P + R$ , so hat man

$d = 87^{\circ} 42' 55'' - 43' 37'' + 0' 42''$  oder

$d = 87^{\circ} 0' 0''$ . Hierfür ergibt sich:

mittl. Greenw. Zeit = 9h 9m 17s p m und da

„ Ortszeit = 2h 20m 0s p m ist, so ist

Länge in Zeit = 6h 49m 17s W oder in

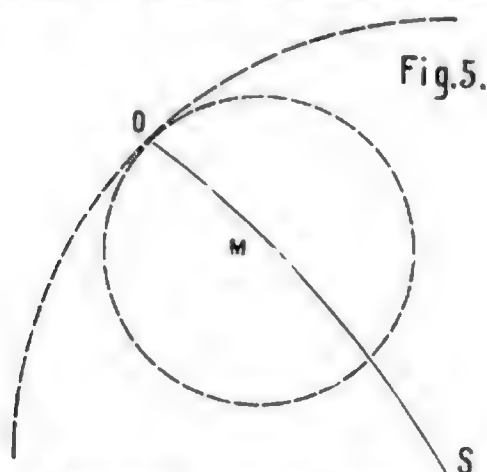
Bogen =  $102^{\circ} 19', 3 W$ .

8. Da in diesem Falle der Beobachtungsort innerhalb der beiden Zenithpunkte, nämlich des Mondes und des anderen Distanzgestirns, liegt, so ist klar, dass die Breite des Beobachtungsortes innerhalb der Grenzen, welche durch die Abweichungen der beiden Gestirne gegeben sind, eingeschlossen ist. Da die Abweichung des Mondes im Maximum  $28\frac{3}{4}^{\circ}$  betragen kann und der südlichste Distanzstern Fomalhaut  $30^{\circ} 10' S$  Abweichung hat, so kann der eben erläuterte kritische Fall der Mondstrecken sich nur innerhalb der Breiten  $28^{\circ} 45' N$  und  $30^{\circ} 10' S$  ereignen. Denkt man sich zwischen diesen Grenzen einen Gürtel um die Erde gelegt, so hat man eine Zone der kritischen Mondstrecken, bei welcher sich die Höhengleichungen der Distanzgestirne im Beobachtungsorte äusserlich berühren.

9. Im vorigen Falle berührten sich die Höhengleichungen der Distanzgestirne äusserlich. Es ist leicht zu bemerken, dass ebensogut eine innere Berührung stattfinden kann, und zwar tritt diese immer ein, sobald die Gestirne auf demselben Vertikal stehen, also gleiches Azimuth haben. Fig. 5. Die scheinbare bzw. wahre Distanz ist alsdann gleich dem Unterschiede der scheinbaren bzw. wahren Zenithdistanzen und man berechnet wieder aus den beobachteten Stücken die wahre Distanz ohne loga-

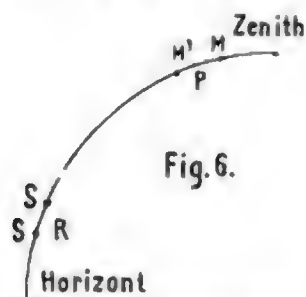


rithmische Nebenrechnungen. Man hat bei diesem kritischen Falle nur die Unterscheidung zu machen, ob das dem Orts-Zenith am nächsten stehende Ge-



stirn der Mond oder die Sonne bzw. der andere Distanzstern ist. Es ist ebenfalls nur ein Beobachtungsort möglich.

10. Erster Fall. Der Mond hat die grössere Höhe. (Fig. 6.) Unter Beibehaltung unserer Bezeichnungen ist die scheinbare Distanz  $D =$  dem Bogen  $S' M'$  und die wahre  $d =$  Bogen  $SM$ ; oder man hat  $d = D + P + R$ .



Beispiel. Am 10. October 1898 a m um 7h 0m 3s mittlerer Ortszeit hat man aus Beobachtungen erhalten:

Scheinb. Höhe d. Sonne  $15^{\circ} 20'$

" " d. Mond.  $79^{\circ} 26'$

Scheinb. Distanz =  $64^{\circ} 6' 14''$

$H(\odot) - H(\cdot) = 64^{\circ} 6' =$  scheinb. Distanz  $D$ .

Der Beobachtungsort befand sich auf  $17^{\circ} 3' N$  und  $64^{\circ} 18' O$ .

Der Beobachtung entspricht eine genäherte Greenwicher Zeit von 15h den 9. October und man erhält:

Scheinbarer Halbmesser des Mondes =  $15' 11''$

Halbmesser der Sonne =  $16' 3''$

Horizontalparallaxe des Mondes =  $54' 45''$

woraus weiter folgt:  $P = 9' 51''$  Endlich wird

$R = 3' 21''$

Addirt man  $D = 64^{\circ} 6' 14''$

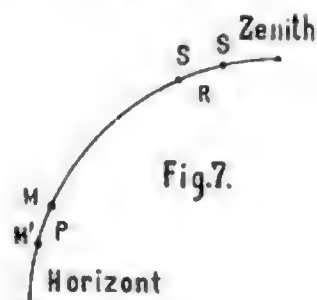
wahre Distanz  $d = 64^{\circ} 19' 26''$  Dies. entspricht

M. Gr. Zt. = 14h 42m 52s und da

M. Gr. Zt. = 19 0 3 so wird

Lg. in Zt. = 4 17 11 0 oder  $64^{\circ} 17', 8 O$ .

11. Zweiter Fall. Der Mond hat die kleinere Höhe. (Fig. 7.) Hier ist die wahre Distanz  $SM = S' M' - R - P$  oder  $d = D - (P + R)$ .



Beispiel. 1898, Juli 18. auf  $20^{\circ} 2' N$  und  $82^{\circ} 40' W$  um 0h 32m 58s mittlere Ortszeit p m ist aus Beobachtungen erhalten:

$H(\odot) = 16^{\circ} 4' H(\cdot) = 83^{\circ} 18' D = 67^{\circ} 14' 0''$ .  
Man hat weiter

Horizontalparallaxe des Mondes =  $54' 56''$

und  $P = 49' 29'' R = 0' 6'' P + R = 49' 35''$

Diesen Betrag abgezogen von  $D = 67^{\circ} 14' 0''$

wird wahre Distanz  $d = 66^{\circ} 24' 25''$

Dieser entspricht eine mittl. Gr. Zt. von 6h 3m 45s

Mittlere Ortszeit = 0 32 58

Länge in Zeit = 5h 30m 47s

Länge =  $82^{\circ} 41', 8 W$ .

12. In den letzten beiden Fällen liegt der Beobachtungsort ausserhalb des grössten Kreisbogens, welcher die Zenithpunkte der Distanzgestirne verbindet; man kann daher solche Distanzen auch auf weit höheren Breiten beobachten, als wie in § 8 angegeben. Der praktische Navigator muss eben auf unsere erläuterten kritischen Fälle acht geben und er wird viel öfter Gelegenheit haben so einfache Reductionen auszuführen, als er zuerst denken möchte. Da sich in den erörterten Fällen die Gestirne auf entgegengesetzten Vertikalen oder auf demselben Vertikal befinden so ist die Beobachtung der Distanz sehr erleichtert, weil diese bei senkrechter Haltung des Instrumentes geschehen muss. Der Einfachheit der Rechnung entspricht gleichsam auch die Einfachheit der Beobachtung und die Genauigkeit der letzteren kann bis aufs Höchste gesteigert werden. Immer, sobald man eine Mond-distanz bei senkrechter Haltung des Instrumentes nehmen kann, sollte man auch nicht zögern es zu thun, da man sicher ist einen der vorhin erläuterten kritischen Fälle vor sich zu haben. Man braucht auch nicht einmal Werth darauf zu legen, dass die Zenithdistanzen genau, wie in den obigen Beispielen, den Mond-distanzen entsprechen, da eine geringe Abweichung das Resultat nur in kaum nennenswerther Weise beeinflusst. Es ist vielleicht zweckmässig auf diesen Umstand, welcher einer besonderen Untersuchung werth ist, in einer besonderen Arbeit zurückzukommen.

## Kaufmännische Ausbildung von Schiffsführern.<sup>\*)</sup>

Als Mr. James Bryce M. P., der letzte Präsident des Handelsamtes, im Aberdeen College einer Prüfungs-Kommission als Vorsitzender bewohnte legte er den Zöglingen dieses Instituts aus Herz sich in kaufmännischer Richtung nach Möglichkeit auszubilden. Er sprach mit überzeugenden Worten von der Nothwendigkeit einer guten kommerziellen Erziehung, deren man, um in den Besitz einer allgemeinen Bildung zu gelangen, bedürfe, ferner schrieb er den Sieg, welchen Deutsche im Wettbewerb mit Briten auf wirtschaftlichem Gebiet so oft zu verzeichnen haben, lediglich der grösseren Kenntniss und umfangreicheren Bildung der Ersteren zu, und hob hervor, dass in Deutschland grosses Gewicht auf eine derartige kaufmännische Kenntniss gelegt werde. — Wie weit die Worte Mr. Bryce's Anspruch auf Richtigkeit haben, soll hier nicht erörtert werden, jedenfalls sind seine Auslassungen in Bezug auf die kaufmännische Ausbildung auch für Schiffsführer von grosser Bedeutung und es muss jede nach dieser Richtung sich bietende Gelegenheit benutzt werden Fortschritte zu machen und Erfolge zu erzielen. Meine heutige Rede ist in erster Linie für die jüngere Generation unserer Schiffsführer bestimmt, da diese in vielen Fällen geringe oder gar keine Ahnung von solchen kaufmännischen Obliegenheiten haben, deren Kenntniss sie bei der Kommandoübernahme eines Schiffes bedürfen. Ich trage in jeder Weise den Bestrebungen Rechnung, welche darauf hinausgehen die technische Ausbildung der Schiffsführer, sei es in der Navigation, in der Kenntniss der Stabilitätsfrage oder im Schiffbau, zu erweitern, jedoch müssen die vornehmsten Wünsche der Rheder, welche die kaufmännische Ausbildung ihrer Kapitäne nicht durch das Erlernen technischer Kenntnisse vernachlässigt sehen möchten, respektirt werden. Das Handelsamt fordert beim Ablegen des Exams vom zukünftigen britischen Schiffsführer ein allgemeines Verständniss für praktische Seemannschaft und für die in den Bereich der Navigation gehörenden nothwendigen Kenntnisse, jedoch schreibt die hohe Behörde nur in ganz oberflächlicher Weise eine Beschäftigung und Beurtheilung des kaufmännischen Studiums vor. Wenn man behauptet, für einen jungen Schiffsführer ist das Gebiet der ihm nothwendigen kaufmännischen Pflichten eine terra incognita, so thut man niemand damit Unrecht. Desshalb ist eine umfangreiche kaufmännische Ausbildung für jüngere Schiffsführer in jeder Weise und im Interesse, sowohl ihrer selbst wie der Rheder, wünschenswerth. Die Ansicht, dass die Pflichten eines Schiffsführers beendet sind, wenn er das Schiff sicher seinem Bestimmungsorte zugeführt, finden wohl in den regulären Linien und auf Passagierdampfern Bestätigung, an Bord der Frachtschiffe, welche unzweifelhaft den bei Weitem grössten Prozentsatz bilden, treten erst nach Ankunft in den Hafen die eigentlichen und schwersten Anforderungen an die Fähigkeit des Kapitäns, als Vertreter seines Rheders heran. Die Thatsache, dass sich einem jungen Schiffer, der wohl ein guter Seemann und Navigator ist, bei der Ausübung seiner im Hafen an ihn beratrenden Verpflichtungen grosse Schwierigkeiten bieten, findet in Rhedereikreisen allgemeine durch gemachte Erfahrungen bestärkte Bestätigung.

Kaufmännische Gewandtheit und Geschicklichkeit in der Ausübung kommerzieller Obliegenheiten, sind Eigenschaften; die dem Schiffsführer in mancher schwierigen Lage von unberechenbaren Nutzen sein können, während sich im anderen Falle, — wenn ihm beispielsweise von einem wenig gewissenhaften Charterer die Unterzeichnung von Konnossementen, die sich

mit den Inhalt der Charter-Partie nicht deckt, aufgedrungen wird, oder er empfängt beschädigte Ladung für die er reine Konnossemente zeichnet und durch diese Unvorsichtigkeit seinem Rheder im Entlöschungshafen grossen Schaden verursacht, oder aber seine Unkenntniss in Versicherungsangelegenheiten führt ihn zu Fehlern, die dem Rheder materiellen Schaden bereiten, — bei den eben angezogenen Gelegenheiten die fehlenden Eigenschaften sehr unangenehm bemerkbar machen. Kurzum ein derartig unerfahrener Schiffsführer wird sich und seinen Rheder in fortwährend aufreibender Aufregung halten, bis ihm nach Jahren bitterster Erfahrung mit grossen Kosten für den Rheder verbunden, die Kenntnisse in der Ausübung seiner Berufspflichten zu Theil werden, welche er als Vertreter des Rheders nothgedrungen besitzen soll. Diese angeführten Beispiele in denen die Unkenntniss des Schiffsführers, ihm selbst und seinen Rheder, Schaden und Unannehmlichkeiten bereiten, sind nicht etwa eingebildete Vermuthungen, sondern zeigen auf welche Weise im Durchschnitt Schiffsführer, in den Besitz ihrer kaufmännischen Kenntnisse gelangen. Ich möchte hiermit einen gleichzeitigen Apell an Rheder und Schiffsführer richten und fragen ob es unter solchen Umständen nicht angebracht wäre für die so nothwendige kaufmännische Ausbildung in einer bestimmten Richtung zu sorgen.

Ich habe in keiner Weise die Absicht einen Druck auf diejenigen auszuüben, welche bemüht sind, den Schiffsführern eine höhere wissenschaftliche Bildung angedeihen zu lassen — im Gegentheil ich bin erfreut über diese Bemühungen, welche bereits Früchte getragen haben und es noch thun. Ich verwerfe wie gesagt in keiner Weise eine derartige technische Ausbildung, jedoch beantrage ich in der denkbar energischsten Weise, dass mit dieser technischen Ausbildung auch zu gleicher Zeit eine Erziehung in kommerzieller Richtung verbunden sei. Es ist nicht meine Meinung, dass sich Schiffsführer — deren Pflichten schon so zahlreich und mannigfacher Natur sind — eine kaufmännische Kenntniss aneignen sollen, die mehr in das Bereich eines Rheders wie in das eines Schiffers gehört (obgleich solchen Schiffsführern, die in späteren Jahren ihren Beruf mit denen eines Rheders vertauschen und dabei ein klägliches Dasein fristen, diese Kenntniss zu wünschen wäre); jedoch halte ich die Behauptung, dass es in keiner Beziehung gerechtfertigt ist Schiffsführern ihre zum Beruf nothwendige kaufmännische Erfahrung auf die vorher geschilderte Weise angedeihen zu lassen, aufrecht. Es ist natürlich unmöglich alte Köpfe auf junge Schultern zu verpflanzen, es wird in vielen Fällen der persönlichen Erfahrung und Intelligenz überlassen bleiben müssen, ob ein Schiffsführer im Stande ist, seine Kenntnisse praktisch zu verwerten, jedoch wird sich in schwierigen Fällen immer die Gelegenheit bieten bei einem älteren und erfahrenen Kameraden oder respektablem Agenten Aufklärung und Unterstützung zu finden.

Die Pflichten eines Schiffsführers sind so mannigfacher Art, dass es absolut nothwendig erscheint, wenn Bewerber zum Schifferpatent vorher einer gründlichen Ausbildung in diesen Fächern, sowie in der allgemeinen Geschäftskenntniss, unterzogen würden. Ich weiss, dass vereinzelte kurzsichtige Rheder behaupten, die ganze Kenntniss eines Schiffsführers brauche sich nur auf die richtige Navigation und Führung des Schiffes zu beschränken. Sollten im Hafen Schwierigkeiten eintreten, so müsse der Rheder auf thegraphischem Wege um Instruktionen ersucht werden; im Allgemeinen gesprochen werden solche Rheder ihre Kapitäne meistens gering honoriren und fähige, erfahrene und sich selbst achtende Schiffsführer nicht lange in ihrem Dienste halten können. Die neuen Verordnungen des Handelsamtes, welche im nächsten Jahre Gesetzeskraft erhalten und unter anderen Sachen auch eine umfangreichere als bisher erforderliche Kenntniss kaufmännischer Bildung für Schiffsführer vorschreiben, entsprechen nicht meinen Vorschlägen. Was ich fordere, ist, dass der Inhaber eines Schiffer-

<sup>\*)</sup> Der nachfolgende Artikel ist ein Auszug aus der Rede Kapt. Leeth's, welche dieser in der Scottish Shipmaster's Association gehalten.

patentes im Besitz einer gründlichen Kenntniss aller seiner Pflichten und solcher kaufmännischer Sachen ist, die zur Ausübung seines Berufes erforderlich sind. Das Handelsamt wird kraft der neuen Verordnungen nur oberflächlich die notwendigen Sachen betühen, es wäre desshalb wünschenswerth, die vor der gesetzlichen Körperschaft abgehaltene Prüfung beschäftige sich garnicht mit dem angeregten Thema.

Ich würde desshalb vorschlagen, wenn die verschiedenen Handelskammern und Seestädte des Vereinigten Königreichs den Schiffsführern die Ablegung einer besonderen kaufmännischen Prüfung zur Bedingung machen wollten. Für den Inhaber eines solchen Zeugnisses würde dieses beim Bemühen um eine Stellung von grossem Werthe sein und dem Rheder die Garantie bieten, dass der Stellensuchende die allgemeine kaufmännische und für seinen Beruf so notwendige Kenntniss wenigstens theoretisch besitzt. Die spätere Folge wäre, dass Rheder nur mit solchen Zeugnissen ausgestatteten Seeleuten das Kommando eines ihrer Schiffe übertragen würden. Und andererseits bräuchten befähigte Seeleute die Inhaber eines solchen Extra-Zeugnisses sind, nicht in Sorge um eine Anstellung zu leben.

Eine weitere notwendige Forderung um dieses Bild zu vervollständigen wäre die Anschaffung, guter und brauchbarer Bücher, deren Inhalt dem Schiffsführer Aufschlüsse und Belehrung in allen technischen und kommerziellen Fragen giebt und ihn in den Stand setzt, sich einen allgemeinen Ueberblick der an ihn beratrenden Pflichten zu verschaffen. Es würde gewiss keine grossen Schwierigkeiten bereiten derartige Bücher mit Zubehörfähigkeit ähnlicher schon jetzt bestehender zu verfassen, jedoch müsste die Darstellungsweise des Inhalts lebhaft sein, damit das dem Buche entgegengebrachte Interesse bei näherer Beschäftigung nicht erlahmt, wie es so häufig bei den heute in Gebrauch befindlichen Büchern, deren Stil trocken und passender für einen Juristen wie für einen Fachmann, der Fall ist. Die „Suggestion to Shipmasters“, in welchem die North of England Protecting and Indemnity Association, die bei ca. 1300 Dampfern gemachten Erfahrungen in Bezug auf eingereichte Schadenersatzansprüche bei Ladungsbeschädigungen veröffentlicht, könnte als Fingerzeig für die in Frage stehenden Fachbücher gelten. Ausserdem müssten diese Textbücher ausführliche Anweisungen über Buchführung, Aufstellen von Rechnungen und Wechseln geben, und angeben in welchen Grenzen sich die Haftbarkeit des Schiffers bei Unterzeichnung derartiger Papiere bewegt, ausserdem Auskunft geben über alle beim Abschlusse einer Ladung zu beobachtenden Formalitäten. Eine allgemeine Uebersicht des Assekuranzwesens dürfte ferner nicht vergessen werden, ebensowenig wie eine Anleitung über die bei einer etwaigen Havarie erforderlichen Schritte und die in solchen Fälle zu machenden Eintragungen in das Schiffsjournal. Dann müsste den einzuleitenden Schritten bei einer Bodmerei Aufmerksamkeit geschenkt, sowie auf abzuschliessende Kontrakte bei Bergungen hingewiesen werden, kurzum alles was irgendwie Interesse hat und in Zusammenhang mit den mannigfachen Obliegenheiten eines Schiffers steht, müsste in verständlicher Weise in diesen Lehrbüchern zum Ausdruck gebracht werden. Derartige Zusammenstellungen der wichtigsten Fragen würden für Schiffsführer von grossem Werthe sein, besonders, wenn von ihnen die Ablegung einer Prüfung über technische und kommerzielle Angelegenheiten verlangt würde.

Nach meiner Meinung ist der Durchschnitts-Schiffsführer bei den jetzigen ungenügenden Kenntnissen, welche von ihm zum Bestehen seiner Prüfung verlangt werden nicht halb mit genügenden Wissen für seine wichtigen Pflichten ausgestattet, es ist meine feste Ueberzeugung, eine eingehende Kenntniss seiner Berufspflichten werde sehr zur Befestigung seiner Stellung beitragen und seine Dienste werthvoller als bisher erscheinen lassen. Die Rheder werden in ihrem eigenen Interesse ihren Schiffsführern eine bessere Remuneration zukommen lassen, wenn sie sich von der Tüchtigkeit und Kenntniss ihrer

Angestellten überzeugt haben. Denn in demselben Maasse wie es ein Schiffsführer versteht seine Dienste dem Rheder werthvoll erscheinen zu lassen, in demselben Maasse wird auch sein Werth steigen und selbstverständlich die für seine Dienste ihm zu Theil werdende Bezahlung eine bessere werden.

## H. Florian's neuer Patent-Compass und Deflector.

Dieses bewährte Compass-System bietet den Vortheil, die Deviationen auf Eisonschiffen auf einfachere und genauere Weise als bisher, auch unabhängig von Peilobjecten, compensiren zu können. Abweichend von den bisher gebräuchlichen Compassen sind hier die Correctoren der Theildeviationen B und C (semicirculäre Deviation) und D (quadrantale Deviation) an der Compassbüchse selbst und unterhalb derselben angebracht, liegen somit innerhalb des Cardanringes, und der Compass beansprucht mehr Raum als die Compassbüchse selbst benöthigt. Die Achsenweite des Compasses beträgt 350 mm und kann bis auf 320 mm gekürzt werden. Dieser Compass kann somit auch im beschränktesten Raume Verwendung finden. Dem Compass ist ein kleiner Apparat (Deflector) beigegeben, welcher auf dem Compassdeckel aufgesetzt werden kann und den Zweck hat, die Compensation des Compasses ganz unabhängig von Landobjecten oder der Sonne, also bei jedem Wetter (Nacht und Nebel) durchführen zu können.

Der Compass selbst ist ein Liquidecompass von hoher Empfindlichkeit und Richtkraft, dessen Rose in Folge Entlastung durch Schwimmer nur mit 5 Gr. Gewicht auf der Spitze aufruhet. Die Rose ist mit Strich- und Quadrantentheilung von 0° bis je 90° versehen und mit einer Farbe angestrichen, welche sich im Liquid dauernd rein weiss erhält; ihr Durchmesser beträgt 220 mm. Eine besondere Einrichtung gestattet es, die Rose zu arretiren, um Spitze und Hüthen jederzeit herausnehmen und untersuchen zu können. Um diese Operation vorzunehmen, öffnet man den Centralverschluss mit dem hierzu bestimmten Halbmondschlüssel; fasst die Rose mit der beigegebenen Pincette und dreht selbe, bis die N-S-Richtung in die Richtung des Steuerstriches fällt; hierauf legt man, die Rose links drehend und hebend, deren 2 kleine Flügelansätze in die am Glasdeckel befestigten 2 Armlager. Sitzt die Rose fest, so schraubt man mit dem Bajonettsschlüssel das Hüthen aus und kann nunmehr durch das in der Rose entstandene Loch auf gleiche Weise den Spitzenträger sammt Spitze ausschrauben und letztere untersuchen oder eventuell auswechseln. In umgekehrter Reihenfolge wird Spitze und Hüthen wieder eingeschraubt und schliesslich die Rose mit der Pincette abgehoben. Der Compass ist mit Diopter für Land- und Sonnenpeilungen, sowie Schattenstift und Reservespitzen ausgerüstet.

Der Quadrantcorrector besteht aus einem in einer Hülse steckenden kleinen Stabe von Weicheisen, welcher, horizontal liegend, unterhalb der Compassbüchse angebracht ist und je nach seiner Entfernung von den Compassnadeln durch diese selbst eine grössere oder geringere Kraft inducirt erhält, wodurch eine grössere oder geringere negative Quadrantale Deviation entsteht, welche die positive Quadrantale Deviation, die durch das horizontale Weicheisen des Schiffes verursacht wird, aufzuheben imstande ist. An einer empirisch getheilten Gradscala kann dem Stabe eine beliebige Quadrantalkraft bis ca. 15° und mehr ertheilt werden. Man stellt den Stab einfach auf sovielo Grad ein, als der zu compensirende Coefficient D beträgt.

Zur Nachcompensation kleinerer Beträge der Semicircular-deviation dient der B- und C-Corrector, welche unterhalb des Quadrantcorrectors angebracht sind. Solche bestehen aus kleinen Magneten, welche von der Vertikalstellung beiderseits bis zur Horizontalen gedreht werden können und dabei eine Compens-





## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Bremerhaven.

Der zur Untersuchung stehende Seeunfall betraf den Dampfer „Rolandseck“, Kapitän Büschen, Unterscheidungssignal QDNK, 538,61 Reg.-Tons netto, 1892 aus Eisen gebaut, Eigenthum der deutschen Dampfschiffsbereitgesellschaft „Hansa“ in Bremen. Das Schiff strandete am 6. März, Morgens 4 Uhr, auf der Reise von Reval nach Christiania in der Nähe der Insel Oeland, wurde aber wieder abgebracht und in Oscarhamm reparirt. Das Seeamt ist von dem Unfälle durch eine Mittheilung des Auswärtigen Amtes, dem ein Bericht von dem deutschen Konsul in Stockholm zugegangen war, in Kenntniß gesetzt worden. Kapitän Büschen sagt bei seiner heutigen Vernehmung aus: „Ich fahre seit 1892 als Kapitän auf Hansadampfern und führe den „Rolandseck“ seit zwei Jahren; ich habe immer Ost- und Nordseereisen gemacht. In Reval mussten wir nach Einnahme der aus reichlich 800 Tons Roggen bestehenden Ladung noch einige Tage liegen bleiben, da das Schiff eingefroren war. Am 3. März konnten wir in See gehen. Die Kompassse waren im letzten Winter in Bremen nachgesehen worden, eine Prüfung derselben hat vor der Zeit, in der ich die Führung des Schiffes übernahm, in Rostock stattgefunden; die Deviationsstabellen befanden sich nicht an Bord. Wir haben auf jeder Reise und auf jedem Kurse die Ablenkung nach der Sonne bestimmt und in ein besonderes Buch eingetragen. Am 5. März Mittags, wurde der Schiffsort auf 57° 16' N. und 19° 35' O. bestimmt und von da aus nach dem Kompass SWzW. gesteuert. Das Wetter war klar und gut sichtbar, der Wind SSO. mit Stärke vier. Kurz vor Dunkelwerden hatte ich Land gesehen, ohne es genauer ausmachen zu können. Um 7¼ Uhr Abends sah ich Hoborg-Feuer (auf der Südspitze von Gotland) in magnetisch Nord etwa 20 bis 30 Minuten lang. Das Feuer war eben in der Kimm sichtbar. Ich schätzte mich ausserhalb des Feuerkreises, da es in der Ostsee häufiger vorkommt, dass die Feuer weiter gesehen werden, als angegeben ist. Der Kurs wurde WSW. gesetzt. Von 9—9¼ Uhr Abends war ich unten, kam aber wieder auf die Brücke, weil es gegen 10 Uhr zeitweilig nebelig wurde. Die Fahrt wurde dann gemindert und es wurden die vorgeschriebenen Signale mit der Dampfpfeife gegeben. Nach 11 Uhr klarte das Wetter wieder auf. Um 12 Uhr übernahm der erste Steuermann die Wache. Ich blieb bis um 3 Uhr auf der Brücke und ging dann nach unten, indem ich dem ersten Steuermann auftrag, den bisherigen Kurs beizubehalten und mich um 4 Uhr zu rufen, da wir um diese Zeit in den Kreis von Oeland-Südfeuer kommen müssten. Ich habe nicht gelodhet, auch dazu keinen Befehl gegeben, weil das Wasser dort sehr tief ist und die flachen Stellen unvermittelt aufsteigen. Um 4 Uhr lief das Schiff auf. Weder vorher noch nachher haben wir etwas von Oeland-Südfeuer gesehen, noch die Signale gehört. Das Schiff sass auf den Klippen bei Oestbygrunde. Es lief sehr schnell voll Wasser, so dass das Rückwärtsarbeiten der Maschine nach kurzer Zeit eingestellt werden musste. Um 9 Uhr Vormittags schickte ich durch ein Fischerboot Telegramme an Land, die an die Rhederei und an den Nordischen Bergungsverein gerichtet waren. Die Besatzung blieb bis zum 8. März an Bord, dann wurde das Wetter stürmischer und die Küstenwache erklärte, sie könne uns wegen der dann entstehenden Brandung nicht abholen. Den Bergungsdampfern „Neptun“ und „Poseidon“ gelang es später, nachdem der grösste Theil der Ladung über Bord geworfen war und ein Taucher die Lecks unter der Maschine und dem grossen Raum gedichtet hatte, den „Rolandseck“ abzubringen und nach Oscarhamm zu schleppen. Die dort vorgenommene Reparatur dauerte 7 Wochen. Als Grund der Strandung muss ich Stromversetzung annehmen.

Der Vorsitzende verliest noch aus einem Bericht der Kalmar-Lootsen, dass zur Zeit der Strandung Nebel gewesen

sei. Der erste Steuermann Nehle hat Hoborg-Feuer um 7 Uhr Abends ziemlich hoch über der Kimm gesehen. Der Kapitän ist auf des Zeugen Wache von 12 Uhr Abends ab nicht bis 3 Uhr ununterbrochen geblieben, sondern um 1 Uhr gegangen, aber um 3 Uhr wiedergekommen. Um 1 Uhr hat der Kapitän gesagt, dass um 4 Uhr Oeland-Feuer in Sicht kommen müsse. Zeuge hat von diesem Feuer vor und nach der Strandung nichts gesehen. — Der zweite Steuermann Kneppel kann über die Vorgänge bis zur Strandung wenig angeben, da er zur Koje war. Aus den Aussagen der beiden Maschinisten Kohnmann und Hameister heben wir hervor, dass sie den Befehl hatten, sobald Nebelsignale gegeben würden, den Dampf ohne weitere Ordre etwas fallen zu lassen. Der Reichscommissar betont, dass er über den ganzen Dienstbetrieb und die Navigirung dieses Schiffes eine ungünstige Meinung bekommen habe. Deviationsstabellen seien nicht an Bord gewesen. Das Mittagsbesteck sei am 5. astronomisch festgestellt, aber der betreffende Punkt nicht in die Karte eingetragen worden, ebensowenig die gesteuerten Kurse. Letztere hätten parallel zur Küste geführt. Das In Sichtkommen des Gotland-Feuers musste bei eintretender Dunkelheit erwartet werden, aber ein Befehl zum Ausschauen darnach sei nicht gegeben worden. Die Möglichkeit läge vor, dass es schon stundenlang vor seiner Wahrnehmung in Sicht gewesen sein könne. Der Kapitän habe diese Frage mit unverständlicher Gleichgültigkeit behandelt. Später habe er den Abstand von diesem Feuer zu gross geschätzt, auch sein Besteck nicht mit dem von ihm festgestellten Punkte verglichen, noch die Angaben des Segelhandbuchs über die betreffenden Stromverhältnisse nachgesehen. Bei der Annäherung an Oeland sei ebenfalls kein besonderer Befehl zum Ausschauen nach diesem Feuer gegeben worden. In der Maschine dürften Befehle nur durch den Telegraphen gegeben werden. Weil der Kapitän es in ungewöhnlicher Weise an der nöthigen Aufmerksamkeit habe fehlen lassen, müsse Redner zu seinem Bedauern den Antrag auf Entziehung des Schifferpatentes, aber Belassung des Steueremannspatentes stellen. Der erste Steuermann verdiene einen Tadel, weil auch er schlecht aufgepasst habe.

Das Seeamt fällt folgenden Spruch: Am 6. März 1897, Morgens 4 Uhr, ist der deutsche Schraubendampfer „Rolandseck“ (QDNK), welcher mit einer Ladung Roggen von Reval nach Christiania bestimmt war, bei Oestbygrunde, in der Nähe der Insel Oeland, gestrandet und voll Wasser gelaufen, so dass der grösste Theil der Ladung hat über Bord geworfen werden müssen, um das Schiff, welches auf dem Untergrund einen erheblichen Leck erhalten hatte, wieder flott zu bekommen und zur Reparatur nach Oscarhamm schleppen zu können. Der Seeunfall wird darauf zurückzuführen sein, dass die Schiffsleitung bei der Bestimmung der Entfernung von dem Feuer auf Hoborg sich insofern in einem Irrthum befunden hat, als sie den Abstand vom Feuer zu gross geschätzt hat. Auch ist anzunehmen, dass die Schiffsleitung in Folge dieses Irrthums die Stromversetzung nicht richtig in Rechnung gezogen hat. Zu tadeln bleibt, dass die Schiffsleitung zwischen 3—4 Uhr Morgens, als die Feuer von Segerstad und Oelands tödra Udde in Sicht kommen mussten, die Fahrt nicht gemindert und das Loth nicht benutzt hat. Die zur Rettung von Schiff und Ladung ergriffenen Maassregeln entsprachen der Sachlage. Dem Antrage des Reichscommissars, dem Schiffer Büschen die Befugniß zur Ausübung seines Gewerbes als Schiffer zu entziehen, wird nicht stattgegeben.

## Vermischtes.

**Lloyd's Register.** Nach der veröffentlichten Statistik von „Lloyd's Register of British and Foreign Shipping“ sind in dem ersten Quartal dieses Jahres insgesamt 82 Dampfer von zusammen 126 197 Tons Brutto und 78 836 Tons Netto verloren gegangen. Von diesen 82 Schiffen sind 3 auf See verlassen,

14 kondemniert oder aufgebrochen, 2 verbrannt, 5 in Kollision gewesen, 3 gesunken, 11 verschollen und 44 gestrandet; der Flagge nach entfallen 53 auf England, 1 auf die Vereinigten Staaten, je 2 auf Oesterreich-Ungarn und Dänemark, 3 auf Holland, 6 auf Frankreich, je 5 auf Deutschland und Norwegen, je 2 auf Schweden und andere europäische Länder und 1 auf Asien. Der Zahl nach hatte Holland den grössten Verlust mit 1.16%, dem Brutto-Raumgehalt nach Oesterreich-Ungarn mit 1.78%. Die Zahl der im selben Zeitraum verunglückten Segelschiffe betrug 172 mit 85 897 Tons, von denen 28 auf See verlassen, 30 aufgebrochen und kondemniert, 5 verbrannt, 6 in Kollision gewesen, 3 gesunken, 3 auf sonstige Weise verunglückt, 18 verschollen und 79 gestrandet sind. Von den 172 Schiffen führten 41 die englische, 24 die amerikanische, 1 die österreichische, 8 die dänische, 6 die holländische, 10 die französische, 14 die deutsche, 7 die italienische, 45 die norwegische, 1 die russische, 1 die spanische, 5 die schwedische Flagge; 4 waren in anderen europäischen Ländern, 3 in Central- und Südamerika, 2 in anderen Ländern beheimathet.

**Der Hafen von Alexandria.** Die Hafenverwaltung Alexandrias veröffentlicht folgende, für den ägyptischen Hafen anlaufende Schiffe, wichtige Bekanntmachung: Alle den Hafen von Alexandria zwecks Löschen der Ladung anlaufenden Schiffe müssen so lange im Aussenhafen vor Anker bleiben, bis ihnen ein Platz im Innenhafen angewiesen wird. Sobald eine Liegestelle frei ist, kommt ein Hafenbeamter an Bord des vor Anker liegenden Schiffes und theilt dem Schiffsführer mit, an welcher Stelle, sei es am Quai, an der Boje oder vor Anker, seine Ladung gelöscht werden kann, und versieht beim Verholen die Stelle eines Lootsen. Einkommende Schiffe, deren Rhederei einen festen Platz von der Hafenverwaltung gemiethet hat, bedürfen der Anweisung eines Beamten nicht und können ohne Unterbrechung ihren Platz aufsuchen und dort vertäuen. Da es unmöglich ist, dass die zum Dienste der einkommenden Schiffe stationirten Hafenbeamten mit der Manövrierfähigkeit eines jeden Schiffes vertraut sein können, so ruht die ganze Verantwortung während des Verholmanövers, einerlei welcher Art ein etwaiger Unfall auch sein mag, bei Tage oder bei Nacht, auf den Schultern des jeweiligen Schiffsführers. Die Behörde macht auch noch besonders auf den Artikel 4 der Verordnung vom 30. December 1896 aufmerksam, der die Lootsengebühr festsetzt und zu gleicher Zeit die ägyptische Regierung von jeder Verantwortung für etwaige, durch das Versehen von Lootsen herbeigeführte Unfälle befreit, ebenfalls auf den Artikel 11, der von der Verantwortung der Lootsen selbst spricht.

**Bestrafung eines Schiffsführers.** Der dem englischen Handelsamt angehörige Beamte, welchem die jeweilige Untersuchung der aus Swansea gehenden Schiffe obliegt, hat einen Dampfer am Ausgehen gebindert, weil sich an Bord nicht die vorgeschriebene Anzahl Rettungsringe befand. Der Führer des Schiffes wurde mit einer Strafe von 5 £ belegt. Der Fall hat in englischen Kreisen nicht angenehm berührt, denn man hält die Strenge des Beamten in diesem Falle für übertrieben. Jedenfalls tragen derartige Vorkommnisse dazu bei, dass die aus dem englischen Hafen gehenden Schiffe in Zukunft den Anforderungen der Gesetze mehr entsprechen werden.

**Neunzehnter Jahresbericht der Deutschen Seewarte.** Die Thätigkeit der Deutschen Seewarte im Jahre 1896 ist von der Direction, als Beiheft II zu den Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie, veröffentlicht worden. Die Ausgabe zerfällt in einen allgemeinen und in Special-Berichte, von denen der Erstere sich eingehend mit Verwaltungssachen, mit der Geschichte der Deutschen Seewarte, deren Personal sowie anderen internen Angelegenheiten beschäftigt, während die Special-Berichte die Thätigkeit der einzelnen Abtheilungen er-

wähnt. Die erste Abtheilung welche ihre Aufmerksamkeit der Maritimen Meteorologie widmet, theilt unter anderen interessanten Angaben mit, dass während des Berichtjahres im Ganzen 285 Schiffe für 519 Reisen mit 615 Heften, welche vollständig meteorologische Journale enthalten, ausgerüstet sind. Die Zahl der Mitarbeiter der Seewarte zur See, betrug Ende des Jahres 445. Meteorologische Instrumente waren Ende des Jahres 1896, 167 Marinebarometer, 650 Thermometer und 1 Ariometer an Kapitäne zur Benutzung verliehen. — Abtheilung II beschäftigt sich mit Beschaffung und Prüfung der nautischen, meteorologischen und magnetischen Instrumente und Apparate, ferner mit der Anwendung der Lehre von Magnetismus in der Navigation. Es gelangten im Ganzen während des Jahres 1896 an die Seewarte 322 meteorologische Instrumente zur Prüfung gegen 290 im Vorjahre. 113 Schiffe wurden auf die Deviations-Verhältnisse ihrer Komasse untersucht. Insgesamt wurden auf 250 Schiffen Deviationsjournale geführt, in der Hamburg-Amerika Linie allein auf 51 Schiffen, im Norddeutschen Lloyd auf 14, in der Hamburg-Südamerikanischen D.-G. auf 32, in der Kosmos Linie auf 17 und auf Frachtdampfern verschiedener Linien in 48 Fällen. — Die Thätigkeit der Abtheilung III erstreckt sich auf die Pflege der Witterungskunde, der Küsten-Meteorologie und des Sturmwarnungswesens in Deutschland. Die Abtheilung IV, das Chronometer Prüfungs-Institut, theilt mit, dass ihm 43 Chronometer, gegen 23 im Vorjahre, zur Prüfung von Schiffskapitänen und Uhrmacher übergeben waren. Die erfreuliche Vermehrung der Inanspruchnahme des Instituts ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass eine Anzahl grösserer Schiffahrts-Gesellschaften und Raddereien sowohl die Chronometer-Fabrikanten wie die Kapitäne veranlasst hat ihre Instrumente dem Institute zur Beobachtung zu übergeben. Ferner wird von dieser Abtheilung auf die von uns bereits früher berichtete Chronometer-Konkurrenz-Prüfung hingewiesen, ausserdem die Thätigkeit der Abtheilung für die Herausgabe von Segelhandbücher, in Verbindung mit Küsten-Beschreibungen erwähnt. An das bisher Gesagte schliesst sich die litterarische Thätigkeit und der wissenschaftliche Verkehr der Seewarte an. Diese Abtheilung enthält die Arbeiten der Seewarte, welche separat oder als Theile anderer Werke erschienen sind, ferner die Beziehungen der Seewarte zu wissenschaftlichen Instituten, Vereinen und Behörden des In- und Auslandes. Am Schluss des Jahres-Berichtes befindet sich ein Verzeichniss der Geschenke, an Büchern, Zeitschriften und Karten, welche die Deutsche Seewarte für ihre Bibliothek in dem Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dec. 1896 erhalten hat.

Welchen Irrthümern das Schätzen der Windstärke an Bord von Segelschiffen unterworfen ist und wie unzuverlässig die Angaben eines auf einem Schiffe aufgestellten Anemometers sind, wird uns im August-Heft der Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie an verschiedenen Beispielen in einem längeren Artikel gezeigt. Wir entnehmen der Abhandlung einzelne kurze Stellen, die schon geeignet sind das Vorhergesagte zu bestätigen. Das Verhältniss zwischen der Geschwindigkeit des Schiffes und jener des Windes ist noch sehr wenig bekannt und jedenfalls für verschiedene Schiffe sehr verschieden; es kann sich nur um Mittelwerthe handeln, die sich auf ein Durchschnittsschiff der betreffenden Fahrt oder unserer Zeit überhaupt beziehen lassen. Diese mittlere Schiffsgeschwindigkeit ist jedenfalls der Windgeschwindigkeit nicht proportional; sie wächst, wenn sich diese von 1 auf etwa 10 m per Sekunde erhebt, zuerst langsam, dann rascher, über diese Grenze hinaus aber wieder langsamer, und nimmt, von der Windgeschwindigkeit 12 bis 16 m per Sekunde anfangend, wo die meisten Schiffe namentlich des zunehmenden Seeganges wegen die Segel kürzen müssen, eher ab als zu. Das Verhältniss von Beauforts Skala zur Windgeschwindigkeit ist heutzutage ziemlich genau bekannt; es unterscheidet sich bei Ge-



schwindigkeiten zwischen 4 und 14 m per Sekunde nur wenig von der Proportionalität, bei höheren Geschwindigkeiten bleibt die Beaufort-Schätzung in demselben Sinne wie die Schiffsgeschwindigkeit, jedoch in viel geringerem Maasse, hinter dem Wachsthum der Windgeschwindigkeit zurück. Eine gesegelte Distanz von 120 Sm im Etmaal, wie wir sie als der Windstärke 4 entsprechend gefunden haben, bedeutet eine mittlere Geschwindigkeit des Schiffes von 2,6 m in der Sekunde. Der Stärke 4 der Beauforts-Skala entspricht aber eine wahre Windgeschwindigkeit von durchschnittlich 7,1 m in der Sekunde. Die Geschwindigkeit des Schiffes beträgt also durchschnittlich beim Winde 37% von jener des Windes und vor dem Winde ungefähr ebensoviel, wenn man den festgestellten Schätzungsfehler berichtigt. Ein Anemometer kann also, in freier Aufstellung, auf einem vor dem Winde segelnden Schiff noch nicht  $\frac{7}{9}$  der wirklichen Windgeschwindigkeit ergeben. Bei der Schätzung wird dieser Fehler durch eine Reihe mehr oder weniger bewusster Ueberlegungen aufgehoben, jedoch nicht ganz; es bleibt ein Rest davon in der Grösse von etwa  $\frac{1}{2}$  : 4 oder  $\frac{1}{4}$  der Windstärke nach, um den die Letztere vor dem Winde segelnd unterschätzt wird und der Korrektur nachträglich auszumergen ist.

**Ausgleichender Steuer-Apparat.** Eine englische Fachzeitschrift berichtet, dass die neuen jetzt im Bau begriffenen Schlachtschiffe und Kreuzer „Harfield's Patent ausgleichenden Steuer-Apparat“ erhalten sollen, welcher durch einfache mechanische Vorrichtungen die starke Anstrengung ausgleicht, welche eintritt, wenn das Steuerruder hart an Bord gelegt wird. Diese Erfindung hat sich vorzüglich bei den letzten Probefahrten des japanischen Hochsee-Schlachtschiffes „Yashima“ (12450 T. Depl.) bewährt und ihm ein grösseres Drehvermögen verliehen, als es ohne den neuen Apparat gehabt hätte. Mit beiden Schrauben vorwärts gehend, konnte das Schiff auf einem Kreise mit einem Durchmesser von 180 Yards drehen, also von weniger als das Eineinhalbfache der Schiffslänge. Dies ist der kleinste bis jetzt von einem Schiff derartiger Grösse erreichte Kreis, was durch die dem Panzerschiff von seinem Konstrukteur gegebenen, guten Steuern begünstigenden Schiffsformen und Linien, durch Fortlassen aller entbehrlichen Theile des Hinterschiffes unter Wasser und ein aussergewöhnlich grosses Balance-Ruder erreicht wurde.

(W. Zt.)

## Kleine Mittheilungen.

Die Amsterdamer Trockendock-Actiengesellschaft hat den Beschluss gefasst das im Jahre 1876 gebaute Trockendock zu entfernen und an seiner Stelle ein neues Dock zu errichten, in welchem Schiffe der grössten Dimensionen Aufnahme finden werden.

Eine neue regelmässige Dampfschiffsverbindung zwischen algerischen Häfen, Bordeaux, Rouen und Marseilles ist durch die Cyprice Fabre Comp. ins Leben gerufen.

## Vereinsnachrichten.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 15. September. Als ordentliches Mitglied wurde Kapitän Schaarschmidt vom D. „Christiania“ aufgenommen, ferner die Austrittserklärung eines Mitgliedes verlesen. An Eingängen lagen vor: das Schreiben eines auswärtigen Mitgliedes, welches sich in folgender Weise über die unzureichende Befeuerung und das mangelhafte Nebelsignal des East Goodwin Feuerschiffes äussert; ein Brief von der Seewarte, die Recension über das Segelhandbuch des Stillen Oceans enthaltend, von demselben Institut der 19. Jahresbericht, welcher über die Thätigkeit der Beamten während des letzten Jahres

Aufschlüsse giebt; von der Geschäftsstelle der Alters- und Invaliditätsversicherung der fünfte Bericht, aus dem der Vorsitzende einiges über die im letzten Jahre verausgabten Verwaltungskosten verliest. Gelegentlich des in der „Hansa“ veröffentlichten Artikels, welcher das Befeuerungswesen des Rothen Meeres bespricht und für eine Verbesserung eintritt, werden die vom Verein im Jahre 1891 gefassten Beschlüsse, welche sich im Wesentlichen mit dem Inhalt des verlesenen Artikels decken, wieder erörtert. Zwei weitere Artikel der „Hansa“, das Tiefladegesetz und das Heuerbaaswesen betreffend, werden verlesen. Der Vorsitzende macht zum Schluss auf eine Mittheilung der „Börsenhalle“, welche von dem in nächster Zeit stattfindenden Seefahrerkongress handelt, aufmerksam und schliesst die Sitzung.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 9. September. In der gut besuchten Versammlung, die im Schiffer-Gesellschaftshause stattfand, wurden zunächst fünf Herren als neue Mitglieder in den Verein aufgenommen. Nach Erledigung der Eingänge wurde über den vom Verein der Seesteuerleute an der Weser übersandten Bericht über die letzte dortige Versammlung, der die Aeusserungen des Vereins Hamburger Rheder zu den vom Reichsamt des Innern und der technischen Kommission für Seeschifffahrt empfohlenen Abänderungen der Seemannsordnung vorgelegen hatte, verhandelt. In dem Bericht war mitgetheilt, dass diese Aeusserungen allgemeine Entrüstung hervorgerufen hätten und dass dortselbst beschlossen worden sei, mit aller Entschiedenheit dagegen Verwahrung einzulegen. Vorgeschlagen wird, eine Erwiderung auf diese Aeusserungen vom Verband Deutscher Seesteuerleute erfolgen zu lassen. Der Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg wird ersucht, sich diesem Vorschlage anschliessen zu wollen. In der Debatte, die sich über diese Angelegenheit entspann, wurde betont, dass eine Erwiderung auf die Aeusserungen des Vereins Hamburger Rheder erfolgen müsse; dies habe hier in Hamburg vom ersten Augenblick an als selbstverständlich gegolten, der Vorschlag des Vereins der Seesteuerleute an der Weser sei daher nur annehmbar. Es wurde hierauf von der Versammlung in diesem Sinne beschlossen. Hierauf gelangte ein Bericht zur Erörterung, der von Mitgliedern des englischen Handelsamtes über Missstände des Ab- und Anmusterns englischer Seeleute in Häfen des Continents erfolgt ist. In dem Bericht ist namentlich von Hamburg, Antwerpen und Rotterdam die Rede. Die Versammlung konstatierte mit Genugthuung, dass man in England betreffs der Hamburger Heuerbaase zu einem ähnlichen Resultat gelangt ist wie der Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg schon seit längerer Zeit. — Der dritte Punkt der Tagesordnung, betr. die in letzter Zeit laut gewordenen Klagen der Hafentootsen über Dienst- und Wachverhältnisse, musste der vorgerückten Zeit wegen bis zur nächsten Versammlung vertagt werden. Nachdem noch einige Ersatzwahlen zum Verwaltungsrath an Stelle von drei in See gehenden Mitgliedern erfolgt, sowie eine Reihe von photographischen Aufnahmen von Seehäfen und Landschaften von einem Mitgliede dem Verein für seine Sammlungen überreicht war, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 15. September 1897.

Das ausgehende Geschäft bleibt nach wie vor ziemlich unverändert. Salpeterfrachten sind während der letzten paar Wochen fester und notirt man für October/November-Abladung ungefähr 25/— abzüglich  $\frac{1}{4}$  direct. Getreidefrachten von Californien bleiben behauptet und scheinen noch ein wenig zu steigen. Frachten vom La Plata sind fast leblos für Getreide,

doch herrscht jetzt einige Nachfrage für Schiffe für Quebracho, für eine solche Ladung wurde ein handliches Schiff in den letzten Tagen von Colastino zu 21/— abgeschlossen; von Buenos Aires oder Port la Plata ist ungefähr 14/— vielleicht 15/— für grössere Schiffe zu bedingen für Quebracho. Getreidefrachten von dieser Richtung werden voraussichtlich für nächste Saison etwas lebhafter sein, doch ist uns noch kein Abschluss für diese Sicht zu Ohren gekommen. Reisfrachten sind unverändert, man notirt ca. 25/— o. c. Es sind wieder Aussichten vorhanden, dass in nächster Saison Getreidefrachten von Australien zu haben sein werden, einige Befrachter notiren schon jetzt 25/ von Süd-Australien.

Abschlüsse soweit uns zu Ohren gekommen sind folgende:

„Elise Hoy“ Cardiff/Rio Grande 25/—, Kohlen.  
 „Hilston“ Middlesbro/Calcutta 17/—, Salz.  
 „Earl Granville“ Savannah/Melbourne oder Sydney 4/—, Harz.  
 „Celticburn“ San Francisco/U. K. H. A. D. 27/6 minus 1/3 dir.  
 „Anaurus“ „ „ 28/9 netto.  
 „Loch Carron“ „ „ 28/9 netto.  
 „Scottish Lochs“ „ /Liverpool 28/—, October.  
 „Melete“ Pisagua/Dunkirchen 22/6 Option Hamburg 23/9.  
 „Formosa“ Rangoon/Rio de Janeiro 25/—, Reis.  
 „Falls of Afton“ Calcutta/Dundee 20/—, Jute.  
 „Leverbank“ Calcutta/U. K. Cont. 22/6, Jute.  
 „Balmoral“ Tacoma/U. K. H. A. D. 33/9, Weizen.  
 „Elwy“ Salpeterplatz/U. K. Cont. 25/— minus 1/3 direct.  
 „Oberon“ Newcastle N. S. W./Westküste Südamerikas 15/6 minus 1/3 direct.  
 „Andrina“ Cardiff/Colombo 17/6, Kohlen.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 3. September 1897.

Das Geschäft war seit unserem letzten Bericht, was Getreidevers Schiffungen anlangt, sehr ruhig und, obgleich die Liste der Charter eine ganze Reihe von Schiffen und für Monate hinaus aufweist, so resultiren dieselben doch hauptsächlich aus früheren Abschlüssen. Von Frankreich her besteht keine Nachfrage und Berthschiffe nach Grossbritannien und dem Continent müssen eine um 1—1 1/2 d per Bushel niedrigere Fracht acceptiren. Die Raten nach Cork f. O. sind für baldige und spätere Beladung auf 3s 6d zurückgegangen und für grosse Boote notiren wir 2s 10 1/2 d für prompte und 3s 1 1/2 d für Octbr.-December-Verschiffung nach ausgesuchten Häfen. Dielenfrachten sind fest, doch ist die Frage für Holz von den Golfhäfen nicht dringend. Baumwollfrachten halten sich ebenfalls auf ihrem früheren Stande, doch ist das Geschäft dessen ungeachtet nur sehr gering, da Charterer augenscheinlich erwarten, dass die grosse Anzahl frier Schiffe, die nach dem Süden unterwegs sind, sie in den Stand setzen werden, ihre Bedürfnisse zu decken, ohne auf die augenblicklich höher strebenden Absichten der Rheder einzugehen. Die Lage des Frachtenmarktes für Petroleum nach dem fernen Osten blieb unverändert. Charterer sind durchaus nicht gewillt, für spätere Beladung abzuschliessen, sondern nehmen Räume nur auf je nach Bedarf. In Bezug auf Segleräume ist Neues nicht zu melden. Der Markt bleibt sehr fest, obgleich der Umfang des in verflüssener Woche gemachten Geschäftes nur ein geringer war. Für Holz vom Golf nach Südamerika und nach Europa machte sich ein gesteigerter Raumbedarf bemerkbar, doch fand keine thatsächliche Erhöhung der Raten statt. Für Barrelöl nach Europa sind ebenfalls einige wenige Ordres im Markte zu früheren Raten, während die Frage nach Räumen für Kistenöl nach dem fernen Osten stetig bleibt. Die augenscheinliche Leblosgkeit in diesem Zweige unseres Frachtenmarktes ist hauptsächlich auf die Schwierigkeit in dem Erhalten von Räumen zurückzuführen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3 1/2 d.	12/6	10/	10/a12/6
London, Dpfr.	2 1/2 d.	15/	11/3	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	2 1/2 d.	15/	8/9	15/
Bristol	3 1/2 d.	15/	11/3	17/6
Hull	4 1/2 d.	15/	12/6	15/
Leith	4d.	22/6	15/	17/6
Newcastle	4d.	15/	15/	15/a17/6
Hamburg	60 d	22 1/2 cts.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	8 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	8 1/2 c.	22 1/2 cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/3	23/9	20/	25/
Bordeaux	3/6	35 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	4d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	60 d	20c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	20/	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 7-64d. — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 5-32d. — Bremen 27 1/2 c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. S. Y.	Balt. U. K.	Direct. U. K.	Continent. Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/1 1/2 a3/3 1/2 a3/3 2/10 1/2 a3/3 1/2 a3/3 ...			
Raff. Petrol. p. Segel	....	2/a2 9	....	26c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19c.	19c.	22c.

#### Büchersaal.

Hamburger Nautischer Kalender für das Jahr 1898. Elfter Jahrgang. Verlag von Eckardt & Messtorff, Hamburg.

Bei der allgemein übereinstimmenden Beliebtheit, welcher sich das vorliegende, uns zur Besprechung überwiesene Buch, in Seemannskreisen und auch solchen, die der Schifffahrt nahe stehen, erfreut, wird es dieser neuen elften Ausgabe, gleich seinen Vorgängern, an Anerkennung und Entgegenkommen nicht fehlen. Wurde bei gelegentlicher Recension des kleinen bremischen nautischen Jahrbuches die Nützlichkeit des Büchleins für Seeleute auf kleiner und Küstenfahrt hervorgehoben, so kann derselbe Ausspruch mit noch grösserer Berechtigung von dem heute in Rede stehenden Buche für Seeleute auf grosser Fahrt, besonders für Schiffsofficiere der transatlantischen grossen Dampfern, angewandt werden. Denn der mannigfaltige Inhalt dieses Almanachs enthält nicht nur die für einen auf Wache befindlichen Steuermann zur Ausübung seiner in diesem Falle notwendigen Dienstpflichten, üblichen Angaben, sondern setzt ihn in den Stand bei jedesmaliger Benutzung des Buches einen Blick in die mit dem 1. Juli d. J. in Kraft getretene kaiserliche Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, sowie in die Verordnung betreff. Lichter- und Signalführung der Fischerfahrzeuge und der Lootsenfahrzeuge vom 2. Juni 1897, zu werfen, wodurch ihm die bequeme Gelegenheit geboten wird sich mit diesen hochwichtigen Angelegenheiten ganz vertraut zu machen. Ausser dem eben Gesagten führen wir aus dem zahlreichen Inhaltsverzeichnis noch Folgendes an: Mondphasen für 1898, Abweichen und Gradeaufsteigung der Sonne, Zeitgleichung, Hochwasserzeiten für Hamburg, Cuxhaven und Dover, sowie für verschiedene Plätze der Nordsee und des englischen Kanals, Korrection für Polsterhöhe, Hamburger Hafengesetz vom 2. Juni 1897, Anweisungen für die Einsegelung der Elbe und für die Elbe zwischen Cuxhaven und Hamburg, die Leuchtfeuer der Elbe von See nach Hamburg, die Betonung der Elbe, Elbkurse, Deckpellung auf der Unterelbe, Hochseefischereiwesen u. s. w. Die Vielseitigkeit des Inhalts, sowie vor Allem die angewandte Sorgfalt in der Auswahl des Stoffes wird ohne Frage die Anerkennung des die Ordnung und Uebersichtlichkeit schätzenden Seemanns in diesem Jahre, nicht weniger als in früheren finden. Preis des Buches ist wie bisher 75 d.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pf., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pf.

Einzelne Nummern à 50 Pf.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pf. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 39.

Hamburg, den 25. September.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter. — Japan und Formosa. — H. Florian's neuer Patent-Compass und Deflector. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenberichte.

Beim Schluss des dritten Quartals (No. 39) machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der ersten Nummer des nächsten Quartals (No. 40) als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

### Die Verlagshandlung.

#### Auf dem Ausguck.

Der Führer des französischen Dampfers „Versailles“, der auf einer in Veranlassung der Petersburger Feste veranstalteten Sommerfahrt nach der Ostsee den Nord-Ostseekanal durchfahren hat, veröffentlicht einen Bericht über seine Erfahrungen, der für das deutsche Kanalunternehmen nicht besonders schmeichelhaft klingt. Glücklicherweise erweist sich nur der kleinste Theil seiner Behauptungen als wahr, und was davon richtig ist, bedeutet keinen Vorwurf für die Anlage und den Betrieb des Kaiser-Wilhelm-Kanals, sondern stellt im Gegentheil dem französischen Capitän ein zweifelhaftes Zeugniß für seine nautische Qualität aus. Die Kanalverwaltung hat es denn auch nicht unterlassen in prompter Weise die grundlosen Behauptungen des Capitäns Marchal durch eine den deutschen Tagesblättern zugesandte Notiz ins richtige Licht zu setzen. Für die deutschen Schifffahrtskreise bedarf es keiner Versicherung, dass das abfällige Urtheil des Franzosen

unzutreffend ist. Es ist aber nicht aus dem Auge zu lassen, dass die durch alle Schifffahrtsblätter der Welt gegangene Notiz die Interessen des Kanals in hohem Maasse schädigen wird und es wäre sehr erwünscht, wenn der richtige Sachverhalt nicht nur in deutschen Zeitungen kundgegeben würde, sondern auch in allen ausländischen Zeitungen, soweit sie ihren Leserkreis im seemännischen Publikum haben. Wenn solche Notizen, wie sie z. B. die „Shipping Gazette“, die in der ganzen Welt gelesen wird, in ihrer Nummer vom 15. September brachte unwidersprochen bleiben, so muss das unfehlbar der Frequenz des deutschen Kanalunternehmens Abbruch thun. Dem französischen Capitän soll der Liebesdienst, den er dem grossen deutschen Bauwerk hat erweisen wollen unter Berücksichtigung seines Nationalcharakters zu gut gehalten werden. Wenn erst der grosse Kanal des deux mers in Frankreich fertig ist, so werden die deutschen Seeleute vielleicht Gelegenheit haben, sich zu revanchiren und hoffentlich werden sie dann ihre Erfahrungen nicht mit abgedankten französischen und unter die deutsche Flagge gebrachten Schiffen zu sammeln brauchen, wie dies jetzt umgekehrt mit dem Franzosen der Fall ist.

Bekanntlich besteht in englischen fachmännischen Kreisen schon längere Zeit das Bestreben, die Anzahl der ausländischen, auf britischen Schiffen beschäftigten Seeleute zu vermindern und auf diese Weise den eigenen Landsleuten Chancen frei zu



halten. Ein unter dem Vorsitz Lord Duddley's zusammengesetztes Komitee, welches den Zweck hat, zu untersuchen, aus welchen Gründen so viele britische Seeleute stellenlos herumlaufen und den Ausländern Platz machen müssen, hat mannigfaltiges darauf bezügliches Material gesammelt und dabei den Eindruck erhalten, dass der britische Seemann selbst die Schuld trage, wenn die Dienste der Ausländer den seinen vorgezogen werden. Die Ansichten alter erfahrener Kapitäne, sowie die einzelner Rheder sind eingeholt worden, jedoch ergaben die in diesen Kreisen erlangten Auskünfte und Antworten ein sehr zu Ungunsten des britischen Seemanns lautendes Urtheil. Das nüchterne und ruhige Wesen, besonders der Skandinavier, war es, was die Vertreter dieser Nationen besonders werthvoll gegenüber den Briten, die ein ausschweifendes und unruhiges Leben führen, bei den um ihre Ansicht Gefragten gemacht hat. Das Komitee gab sich jedoch nicht allein mit den Aussagen der Arbeitgeber zufrieden, sondern bemühte sich in einzelnen Fällen auch um die der ausländischen Seeleute selbst. Hierbei stellte sich heraus, dass die auf britischen, im Gegensatz zu anderen europäischen Schiffen, bezahlte höhere Heuer den Hauptanziehungspunkt der Ausländer bilde. Einige Norweger, gefragt, weshalb sie englische Schiffe den einheimischen vorziehen, hoben die grössere Sicherheit hervor, durch welche englische Schiffe ausgezeichnet seien. (Man kann den norwegischen Seeleuten diese Aussage nicht verdenken, denn die unter norwegischer Flagge fahrenden Segler, meistens alte deutsche oder amerikanische ausrangirte Kasten, machen auf alles Andere eher Anspruch, als auf Sicherheit.) Nachdem auch noch die Meinungen der auswärtigen Konsuln, welche sich in Betreff dieser Angelegenheit nicht wesentlich von denen der Rheder und Schiffsführer unterschieden, eingeholt waren, sah sich das Komitee, wie schon erwähnt, genöthigt, anzuerkennen, dass der britische Seemann allein die Schuld trage, wenn sein Angebot vor dem des Ausländers zurücktreten müsse. Colonel Goffey, ein Mitglied des Komitees, hat ein Circularschreiben, in welchem die britischen Seeleute aufrichtig gewarnt werden, durch besseren Lebenswandel und durch ruhigeres Betragen ihre Dienste werthvoller zu machen, an viele Konsulate und Rhedereien gesandt und das Versprechen erhalten, dass dieser Mahnungsruf allen nach Anstellung sich bemühenden Briten zugänglich gemacht werden solle.

Klagen und Beschwerden über unzureichende Hafenanlagen, mangelhafte und zum Theil in Verwahrlosung übergegangene Quaibauten in Tropenhäfen sind in Seemannskreisen nicht selten. Mehr oder weniger haben derartige Aeusserungen An-

spruch auf Berechtigung, jedoch nicht immer. Denn der in regulären Dampfschiffslinien angestellte und dort thätige Seemann, meistens Häfen anlaufend, bei denen in jeder Weise den neuesten technischen Erfindungen im Hafenbauwesen Rechnung getragen ist, kommt leicht in die Versuchung die Beschaffenheit der Tropenhäfen mit ähnlichem Maassstab, wie die vorhererwähnten, zu messen. — In Venezuela giebt es jedoch einen Hafen dessen Quaibaulichkeiten lange, lange Zeit jeder Beschreibung spotteten, wo selbst die denkbar ungünstigste Kritik, von den für die Instandhaltung dieser Ruinen verantwortlichen Personen, als eine Schmeichelei aufgefasst werden konnte. Nur dem mit lebhafter Phantasie ausgestatteten und dabei scharfen Beobachter war es möglich an einigen Stellen des Stadtufer die Spuren früherer Quaimauern zu entdecken. Es lag auch anscheinend nicht in der Absicht der städtischen Behörden, die den Hafen anlaufenden Schiffe in den Glauben zu versetzen, die einer Plattform ähnliche Holzunterlage unmittelbar vor dem Zollschuppen sei zum leichteren Transport der gelöschten bzw. zu ladenden Güter geschaffen, denn im anderen Falle hätte man wohl hin und wieder die mehrere Fuss grossen Löcher innerhalb dieser sog. Plattform auszubessern versucht. Alle, denen das zweifelhafte Glück früher zu Theil wurde, die antiken Hafenbauten Puerto Cabello's, so heisst der denkwürdige Hafen, bewundern zu dürfen, hielten übereinstimmend die Meinung aufrecht, dass sie etwas derartiges von Verkommenheit noch nicht gesehen. Als man am Anfang des Jahres 1895 hörte, die venezuelanische Regierung habe auf Antrag der städtischen Behörden beschlossen, moderne Hafenbauten in Puerto Cabello zu errichten, setzte man in das Gerücht nicht sonderliches Vertrauen, denn der Beschluss einer Regierung ist nicht immer mit der Ausführung desselben gleichbedeutend. Jedoch man hatte sich getäuscht, denn die der Regierung von einer englischen Gesellschaft unterbreiteten Bau-Projekte, wurden nachdem sie acceptirt waren, sofort in Angriff genommen und seit dem 15. Juli dieses Jahres stehen die im Februar 1895 begonnenen Quai- und Schuppenbauten vollendet da. Die neue Pier hat eine Länge von 450 Meter, zu ihrer Befestigung und Stärkung sind 38 Centimeter starke, aus Stahl verfertigte Pfeiler in bestimmten Zwischenräumen angebracht. Ausserhalb des solide und massiv gebauten Quai's sind umfangreiche Holzblöcke festgekettet, welche die Dienste von Pfändern versehen sollen. Die früher defekte Holzplattform hat sich in eine massiv verwandelt und bildet eine glatte und umfangreiche Fläche. — Kurzum Puerto Cabello hat das Aussehen eines modernen Hafens und nichts erinnert den dort weilenden Seemann mehr an die alten Quairuinen. Es bleibt jetzt nur noch im Interesse der

jene Küste anlaufenden Schiffe zu wünschen übrig, die venezuelanische Regierung möge auch in gleicher Weise ihr landesväterliches Auge dem Hafen von La Guayra zuwenden und dafür Sorge tragen, dass die an Umfang sich immer mehr vergrößernden Oeffnungen des dortigen Brechwassers wieder repariert werden, damit die unmittelbar vor diesen defekten Stellen liegenden Schiffe im Stande sind ohne Gefahr für Schiff und Ladung, diese zu löschen oder neue einzunehmen. Wie verlaute soll diesem bis jetzt schon lange vergebens gehofften Wunsch Rechnung getragen werden.

Nachdem die socialdemokratischen Agitatoren anscheinend erschöpfend ihren Einfluss auf die in den grossen Städten beschäftigten Arbeiter geltend gemacht, haben die von der Partei für derartige Dienste bezahlten Führer, weil es ihnen entweder an Beschäftigung fehlte, oder ihre dominirende Stellung unter den Arbeitern in Frage stellen konnte, wenn sie keinen neuen Erfolg aufweisen, einer bis dahin noch wenig von dem socialdemokratischen Gift durchtränkten Berufs-klasse ihre Aufmerksamkeit geschenkt. Diese Berufs-klasse, die seemannische, hat sich früher, mit Ausnahme der in der Maschine beschäftigten Leute, welche sich ungefähr aus allen Berufsständen zusammensetzen, gegen die immer mehr um sich greifende Socialdemokratie ziemlich indifferent gezeigt; einestheils, weil der wirklich echte Seemann weiss, dass eine strenge und dabei gerechte Disciplin an Bord zur Zufriedenheit und Sicherheit Aller nothwendig ist, andererseits ist er kein Freund grosser Versammlungen mit ihren unausbleiblichen Aufregungen. Diese Verhältnisse, so wie sie noch vor einigen Jahren bestanden, haben sich geändert, denn bereits sechs socialdemokratische Seemannsvereine haben mit der Zeit das Licht der Welt erblickt, und zwar in Hamburg, Flensburg, Bremen, Bremerhaven, Stettin und Rügenwalde. Aber trotz der Förderung, die der Ausstand der Hamburger Hafenarbeiter in die Bewegung gebracht hat, klagen die socialdemokratischen Sendlinge doch, dass die Masse der Nichtorganisirten immer noch sehr gross ist. Darum werden jetzt alle organisirten Arbeiter, die in den Seestädten leben, aufgerufen, die Seeleute aufzuklären, sie in die bestehenden Vereine hineinzutreiben oder die Gründung neuer Seemannsvereine zu bewirken. Diesem Zwecke soll auch der Seemannskongress dienen, der im November in Hamburg zusammentritt. Er soll, wie sich die Einberufer ausdrücken, Einheitlichkeit in die Seemannsbewegung in Deutschland bringen und auf eine Abänderung der Seemannsordnung hinwirken. Es soll danach gestrebt werden, dass Delegirte aus allen Häfen Deutschlands auf diesem ersten socialdemokratischen See-

mannskongresse erscheinen. Es liegt auf der Hand, dass es eine grosse Gefahr für die ganze Seeschifffahrt bedeutet, wenn es der Socialdemokratie gelingt, einen nennenswerthen Theil der Seeleute für die rothe Flagge einzufangen.

Mit der mächtigen Entwicklung des deutschen Aussenhandels ging die Vermehrung des deutschen Schifffahrtsverkehrs naturgemäss Hand in Hand. Zu welcher nie geahnter Bedeutung speciell Hamburg als Welthafen in kurzer Zeit gelangt ist, zeigt nachstehende Tabelle der im Jahre 1896 in den verschiedenen Häfen angekommenen Schiffe:

	Schiffe mit Registertons	
London . . . . .	56.810	15.819.740
Liverpool . . . . .	20.212	9.715.424
Cardiff . . . . .	14.954	8.259.355
New-York . . . . .	4.378	6.911.782
Hamburg . . . . .	10.477	6.455.167
Antwerpen . . . . .	4.987	5.785.662
Rotterdam . . . . .	5.901	4.951.560
Glasgow . . . . .	10.096	3.273.769
Hull . . . . .	5.705	2.752.474
Bremen . . . . .	4.494	2.011.663
Havre . . . . .	2.195	1.911.054
Amsterdam . . . . .	1.850	1.432.605

Danach steht also Hamburg auf dem europäischen Kontinente an erster Stelle, während ihm drei britische Häfen und New-York noch vorgehen. (Bordeaux und Marseille, die in der Zusammenstellung fehlen, stehen Hamburg erheblich nach.) Cardiff hat nur als Kohlenausfuhrenhafen Bedeutung; Liverpool dürfte in nicht zu ferner Zeit von Hamburg überflügelt werden, vorausgesetzt, dass die beiden Häfen in demselben Verhältniss, wie in den letzten Jahren, weiterwachsen. London wird voraussichtlich noch lange an erster Stelle bleiben. Die Verkehrszunahme hat, wie dem „Konst. Handelsblatt“ mitgetheilt wird, seit 1887 im Hafen von London 22 %, von Liverpool 9 %, von Cardiff 35 % und von Hamburg 39 % betragen.

Französische Rheder sind bemüht, den grösstmöglichen Bruttoreumgehalt, nach welchem die Höhe der Seefahrts-Prämie veranschlagt wird, aus neuerbauten Schiffen herausmessen zu lassen, während sie bei der Feststellung des Netto-Raumgehalts, welcher maassgebend für Hafengebühren, Lootsengelder u. s. w. ist, die Ansicht vertreten, ihre Schiffe können nicht klein genug im Schiffsregister eingetragen werden. Die mit dem Vermessen der Schiffe beauftragten Beamten der französischen Republik sind anscheinend derselben Ansicht, wie die Rheder, denn es besteht zwischen beiden Berufs-klassen ein sehr reger und freundschaftlicher Ver-

kehr, der gewiss eine Trübung bei entgegengesetzter Meinung der Vermessungsbeamten, erfahren würde. Ein Beispiel wird genügen um dem Leser den Unterschied zwischen englischer und französischer Schiffsvermessung vorzuführen. Der englische Dampfer „British Princess“ war in Grossbritannien zu 2485 Tons netto und 3936 Tons brutto vermessen, in französischen Besitz übergegangen, fand man nach abermaliger Vermessung seitens französischer Beamten, dass das Schiff einen Netto-Raumgehalt von 2105 Tons und einen Brutto-Raumgehalt von 4156 Tons enthalte. Dieser namhafte Unterschied ist nun so zu erklären: Beim Feststellen des Brutto-Raumgehalts eines Schiffes wird der cubische Inhalt sämtlicher Kajütenräume, der Aufbau auf Deck, mögen sie zur Bequemlichkeit der Passagiere oder zu dienstlichen Zwecken errichtet sein, (im letzteren Falle z. B. das Maschinenskylight) zum Totalraumgehalt des Schiffes gerechnet, während beim Veranschlagen des Nettorums, nicht nur die vorhererwähnten Räume unberücksichtigt bleiben, sondern auch die Ballast- und Frischwassertanks, Ventilatorenröhren, sowie alle Plätze, die nicht als Aufenthaltsort von Ladungsgegenständen dienen. Man kann sich vorstellen, dass es in vielen Fällen von dem Urtheil der Vermessungsbeamten abhängen wird, ob ein Raum gemessen werden muss oder nicht; deshalb ist es auch erklärlich, dass bei dem bestehenden Freundschaftsverhältniss zwischen Rhodern und Vermessungsbeamten die Ersteren mit Worten oder Thaten bemüht sein werden, das angenehme Einverständniss aufrecht zu erhalten.

### Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter.

Von Fritz Schemel in Cronthal bei Crona a. d. Brahe.<sup>\*)</sup>

Bis ins späte Mittelalter waren alle Schiffe einmastig. Das einzige Segel, welches an ein Rundholz, die Rahe, angeschlagen wurde, wurde anfangs nur bei raumem Winde von Deck aus gesetzt, andernfalls bediente man sich zur Fortbewegung des Fahrzeuges der Riemen. Rahe, auch Ra oder Raa gehört zu ragen; die über Bord Ragende.

Die Segel, anfangs aus Leder oder Fries, später aus Leinwand hergestellt, wurden an den Säumen mit einem Taue, dem Lick, eingefasst. Lick, engl.

<sup>\*)</sup> Der seemännische Leser wolle es mir zu Gute halten, wenn ich mich in meinen Ausführungen mit der sachlichen Bedeutung der einzelnen Worte mehr beschäftige, als ihm für eine nautische Fachschrift erforderlich scheint. Ich möchte ihm dadurch Gelegenheit geben, dazu Stellung zu nehmen, damit dann Sprachgelehrte auf dieser geklärten Grundlage später sicher weiter bauen können. — Dankbar werde ich sein für jede Zuschrift, die zur Förderung meiner Bestrebungen irgendwie dienen kann.

leech, entspricht dem hochd. leich in Leiche, todter Körper, stellt somit den Umriss des Segelkörpers dar. Die Engländer verstehen unter leech den Bauch des Segels. Der Bauch eines Rahesegels entsteht dadurch, dass man beim Festmachen das ganze Tuch, soweit es die Befestigung des Oberlieks gestattet, nach der Mitte auf die Rahe holt und dann mit der untersten Falte, dem Brook, glatt bedeckt.

Brook, niederl. Broek, engl. Breech, hochd. Bruch = Hose.

Die ersten Segel waren mit Reevbändern versehen und diese mit Gaten, in welche jedoch noch keine Reevknüttel eingenäht waren. Ueber Mast Segel und reeven s. S. 76. Von laufendem Taugut kannte man zunächst nur Fall und Schoote. Beide Namen sind bezeichnend für die Unsicherheit, mit der sich unsere Alten anfangs des Segels bedienten. Das Nächstliegende wäre doch gewesen, die Taue nach dem Zwecke zu benennen, dem sie dienen, wenn das Segel gesetzt wird oder das Schiff unter Segel ist; man sieht aus den Namen förmlich, wie eilig sie es hatten, die ihnen ungewohnte Einrichtung zu beseitigen, denn das Fall gehört zu fallen, es ist das Tau, mit dem das Segel an dem Maste geheisst wird, mit dem man es beim Bergen fallen lässt. Die Schoot gehört zu hochd. schiessen. Die Schooten sind Taue, die an den unteren Ecken des Segels, den Schoothörnern, befestigt, dasselbe nach hinten halten, die man beim Bergen oder bei hart einfallendem Winde schiessen lässt, um das Segel von dem Winddrucke zu entlasten. In diese Zeit dürfen wir auch wohl die Entstehung des Wortes Steekbolten, hochd. Stechbolzen, verlegen. Es ist dies ein kleines Tau auf den Nocken der Rahen, mit dem beim Reeven das Reevband längs der Rahe geholt und in dieser Lage befestigt wird. Ich kann mir den Hergang nur so erklären, dass man in der Zeit der losen Rahen auf den Nocken derselben eiserne Krampen führte, über die man die am Ende des Reevbandes befindlichen Mutten streifte und davor einen Bolzen steckte.

Von stehendem Taugut in unserem Sinne konnte derzeit noch keine Rede sein, weil es keinen stehenden Mast gab, jedoch führte man schon Stag und Hoofdtaue, die von dem Pferdehaupte auf dem Maste ausgehend, denselben stützten. Mit der Vergrösserung der Schiffe musste auch eine Vergrösserung des Segels eintreten. Als diese ihre höchst zulässige Grenze erreicht hatte, setzte man auf den Mast eine Stänge, wodurch der Top entstand (s. S. 64), der dann dem oberen Segel den Namen Topsegel gab. Weil das Pferdehaupt nun am Top der Stänge seinen Platz fand, wurde das biherige Paardhoofd, an dessen Stelle jetzt der Verband von Mast und Stänge trat, zum Eselshoofd degradirt und die Taue, die die



Stänge nach hinten halten, zum Unterschiede von den vorhandenen Hoofdtauen, Pardunen Pferdezaum genannt. Dies war der Anfang des stehenden Tauwerks. Die Hoofdtawe in ihrer Gesamtheit an einer Seite wurden jetzt **das Want** genannt. Der Name ist der Weberei entnommen, wir kennen ihn in Leinwand, Beiderwand, Gewand und andern. Want gehört zu **winden**, es ist ursprünglich die Kette, das sind die **Fäden**, die in dem Gewebe der Länge nach laufen, die auf den Baum des Webestuhls aufgewunden wird. Dementsprechend nannte man die **Leinen**, die sprossenartig in das Want eingebunden werden und gewissermaassen den Schuss, den Einschlag des Gewebes darstellen, **Webeleinen**.

Gleichzeitig war hiermit der Uebergang zu festen Rahen verbunden. Der Beweis dafür ist leicht zu erbringen aus den Namen der hierdurch bedingten Tawe, der **Kie** oder **Geitawe** und der **Gehrdings**. Mit dem Aufbringen der Stänge ordnete man an deren Fusse auf dem Maste eine Querschwelle an, als Aushalter für ein Tau, durch welches sie seitwärts gestützt wurde. Hieraus hat sich später die **Salang** und daraus die **Mars** entwickelt. Dass für diese Einrichtung ein besonderer Name vorhanden war, habe ich geahnt und lange darauf gefahndet, es machte mir daher viel Freude, in dem schon genannten Aufsätze des Herrn Professor Schrader zu lesen: „Ganz unerklärt ist **Keibe** für **Mastkorb**“. Mit urkundlichen Belegen kann ich Mangels jeglicher Mittel das Wort auch nicht erklären, mein ganzes wissenschaftliches Rüstzeug besteht aus einem kleinen deutschen Wörterbuche des Reclam'schen Verlags. So reichhaltig und empfehlenswerth das kleine Buch ist, versagt es doch fast regelmässig bei jedem Worte aus der Seemannssprache. **Keibe** bedeutet darnach **Aas**. Dies scheint mir aber nicht die einzige Bedeutung zu sein, denn das in Süddeutschland heute noch beliebte Schimpfwort: **Keibes Aas**, wäre ja dann doppelte **Courage**. Durch den genannten Querbaum auf dem Maste entstand eine Aehnlichkeit mit dem Galgen in Form eines grossen lateinischen T, deshalb vermuthe ich, dass **Keibe** der Name für letzteren war, auch halte ich es nicht für ausgeschlossen, dass **sich** die **Vitalienbrüder** auf ihren Raub- und Mordzügen des Querbaums als solchen bedienten. **Hol's der Henker! Hol's der Schinder! Hol's der Geier!** rufen wir manchmal im Anflug übler Laune, wenn wir beispielsweise ein Wort durchaus nicht unterzubringen wissen. Die beiden ersten Herren sind uns bekannt, wenn auch nicht grade persönlich; aber der dritte?! Es ist immer ein und dieselbe Person, es ist der **Geier** der Mann, der das **Aas** an die **Keibe**, die **Geibe** aufgeit, aufholt, grade so, wie wir die **Schoot** und den Hals des Segels mit den **Kietauen**, den **Geitauen**, nach der Mitte der unter der **Keibe** hängenden **Rahe** aufgeien. Von **Keibe**

wird **keifen** abstammen, denn der unter ihr Stehende hatte ein Recht dazu; auch **geifern** scheint hierher zu gehören. Der Wortstamm hat sich ferner in Worten erhalten, die etwas Buckliges bedeuten, so in **Kipfel**, einem südd. Gebäck in Form unserer Hörnchen, und dem **Kiff** unserer Hüte, wahrscheinlich zurückzuführen auf die Gestalt der einarmigen **Keibe**, deren **Hucke** den Vergleich nahe legte. Wenn dies richtig ist, dann würde **keibes Aas** heissen buckliges **Aas**, und können wir dann verstehen, wie man **Keibe** von einem menschlichen Buckel wieder auf einen Rückentragkorb, die **Kiepe**, übertragen hat. Die Verwandtschaft zwischen letzterer und der **Keibe** im **Top** wäre demnach doch ziemlich weitläufig, was ich zu **Nutz** und **Frommen** aller **Mastkorbschwärmer** hervorhebe. Während durch die **Kietaue** die **Schoothörner** an der Achterkant des Segels nach **Mittschiffs** aufgeholt werden, wird durch die **Bauchgehrdings** das **Unterliek** an der Vorkant ebendorthin und durch die **Nockgehrdings** das **Seitenliek** glatt längs der **Rahe** geholt. Das Segel hängt nun in bauschigen Falten unter der **Rahe** und legt in dieser Gestalt den Vergleich mit den schrägen Kleiderfalten der damaligen **Frauentracht** der **Gehre** nahe, die den Tauen den Namen gab. Bei dieser Art die Segel zu bergen, haben römische Vorbilder nicht mitgewirkt. Wir wissen aus ihren Bildwerken, dass die Römer schon um Christi Geburt feste **Rahesegel** geführt haben, wir wissen eben daher, dass die Art und Weise diese aufzugeien und zu dumpfen, hochd. dämpfen, von der unsrigen gänzlich abweichend war. Sie geiten dieselben etwa in der Weise, wie wir heute eine **Fenstermarquise** aufholen; es liefen an der Vorkante mindestens ein Dutzend **Gehrdings** parallel von der **Rahe** durch mehrere Ringe im Laken nach dem **Unterliek**, mittelst derer das Tuch in gleichmässige Falten unter die **Rahe** geholt wurde. Ebensowenig brauchen wir anzunehmen, dass unsere Alten die festen Rahen von den **Mittellandsee-Leuten** übernommen haben, denn diese ergaben sich aus der Vermehrung der Segel nach oben von selbst.

Das oben gebrauchte Wort **dumpfen**, **dümpfen** oder **dampen** bedeutet niederhalten, beruhigen, es kommt von **dump**, **dumen**, hochd. **Daumen**, engl. **thumps**. Die Beruhigung eines Menschen geschah dadurch, dass man mit beiden Händen seinen Hals umspannte und ihm mit den **Daumen** die Kehle zudrückte. Wir sagen niemals: Das gab ihm Dampf, vielmehr stets: Das gab ihm den Dampf, niederd. den **domp**, d. h.: Das gab ihm den Rest. Da dieses nach der Erfindung des Schiesspulvers durch den rauchenden Schuss geschah und das Wort **Dampf** im Altdeutschen nicht vorkommen soll, so möchte ich fast glauben, dass **domp** — **Dampf** = **Rauch** aus **domp** — **Daumen** in obigem Sinne hervorgegangen.

(Fortsetzung folgt.)

## Japan und Formosa.

Selbst schwärmerische Bewunderer des jungen aufstrebenden japanischen Staates werden zugeben müssen, dass die Art der Verwaltung, wie sie seitens japanischer Behörden auf Formosa während der letzten beiden Jahre ausgeübt ist, nicht dazu beitragen kann, den Ruf Japans in administrativer Hinsicht zu erhöhen. Das Urtheil fremder Zeitungen war übereinstimmend ein strenges und entschieden tadelndes, selbst die Mehrzahl der Japanesen, welche sich in schriftlicher oder mündlicher Weise über die auf Formosa herrschenden Zustände äusserten konnten den tadelnden Aeusserungen eine gewisse Berechtigung nicht absprechen. Uebereinstimmend sind die Schwierigkeiten anerkannt, welche sich Japan bei der Annexion Formosas unterzog, um in dieser Insel japanische Sitten und Gebräuche, sowie seine vorgeschrittene Kultur einzuführen. Niemand erwartete, dass in der bis jetzt verhältnissmässig kurzen Verwaltungsperiode Eisenbahnen, Telegraphen sowie Verkehrsstrassen in ähnlicher Weise wie in Japan selbst geschaffen würden. Ebensovienig konnten die Eingeborenen, ehe nicht regelrechte Verkehrsverbindungen eingeführt waren, verlangen, dass nachdrückliche und erfolgreiche Schritte zur Sicherheit von Leben und Eigenthum gemacht werden. Haben die Berichte ausländischer Zeitungen denen sich zwei führende Blätter Japans anschliessen Anspruch auf Wahrheit, so ist die Schwierigkeit in der Administration des Landes in erster Linie auf die Grausamkeit und ausserdem auf die Unfähigkeit japanischer Verwaltungsbeamter zurückzuführen. Ohne Zweifel ist die Unterdrückung rebellischer Elemente in einem Lande wie Formosa mit grossen Schwierigkeiten verbunden, jedoch haben sich die Unruhen und Aufstände wiederholt und einen Umfang angenommen, der ausländische und selbst japanische Ansiedler dazu führte Beschwerden bei der japanischen Regierung einzureichen. Angesehene und begüterte Chinesen wandern aus, um wie sie angeben nicht japanische Unterthanen zu werden. Jedoch bei dem wenig ausgebildeten patriotischen Gefühl der Söhne des Reichs der Mitte weiss man, dass die Massenauswanderungen in letzter Zeit, der schlechten Verwaltung des Landes zuzuschreiben sind. Unbemittelte Chinesen, welche die Kosten der Auswanderung nicht bestreiten können, bilden das Hauptcontingent der sich an allen Orten bemerkbar machenden Rebellen. Japanische Zeitungen haben lange die Gefahr, welche der Staat durch die bisher beobachtete Verwaltung heraufbeschwört erkannt und davor gewarnt, jedoch stets ohne Erfolg. Es ist soweit gekommen, dass die Rebellen auch die ruhigen und besonnenen Elemente zu sich herüberziehen und dabei wesentlich von den ansässigen Fremden in ihrer unterminirenden Arbeit unterstützt werden, weil man allgemein Partei gegen die gegenwärtige Verwaltung nimmt, die man unter Anderem, und mit Recht, auch für die Ausbreitung der Pest verantwortlich gemacht hat, da irgendwelche Vorkehrungen diese Plage zu unterdrücken in keiner Weise getroffen sind. Die Erbitterung des Volkes hat so ziemlich ihren Höhepunkt erreicht. In Japan hat man die Gefahr, welche der Besetzung droht endlich erkannt und ist aufrichtig bemüht die Verhältnisse zur Zufriedenheit zu ordnen. Um diesen sehr wünschenswerthen Schritt zu beschleunigen sollen grosse Veränderungen im Personal der Verwaltungsbehörde der Insel vorgenommen werden. Ein kaiserlicher Befehl, welcher die Insel in sechs Praefecturen und in drei von einander getrennte Verwaltungen eintheilt, ist bereits zur Ausführung gekommen. Jeder Praefectur steht ein Gouverneur und jeder Verwaltung ein Chef vor. Ausserdem ist den hohen Beamten ein zahlreicher Stab zur Unterstützung ihrer schwierigen Aufgabe hinzugefügt.

Als Formosa von Japan annektirt wurde, dachten die, welche die Insel kennen eine der ersten Unternehmen der Japaner würde die Ausbeutung der Zucker-Industrie sein. Ohne Zweifel war der Wunsch auch vorhanden und wird jedenfalls

später noch zur Ausführung kommen, jedoch müssen vorher noch nothwendigere Sachen geregelt werden. Die Pflege und Bebauung des Zuckers wird in Formosa in ganz unzureichender, roher Weise betrieben, sodass es die Pflicht der Japaner ist hierin eine Aenderung zu schaffen; um dieses zu erreichen muss die nächste Aufmerksamkeit einem guten Verkehrswesen zugewandt werden. Gegenwärtig befinden sich zwei Zuckerrefinerien im Lande, eine in Osaka, die andere in Tokyo, jedoch wären die Japaner bei energischer Betheiligung und dem nöthigen Interesse im Stande die Zucker-Industrie Formosas erheblich zu steigern, denn der Boden ist sehr fruchtbar und ergiebig.

Einem Bericht des britischen Konsuls von Tamsui und Kelung zufolge hat der Werth der britischen Ausfuhrartikel seit der Occupation Formosas durch die Japaner keine merkliche Aenderung von Bedeutung erfahren, während sich im Werthe der Einfuhrgüter 1896 gegen das Vorjahr eine erhebliche Zunahme zeigte. Der Werth des gesammten Handels betrug 1 402 729 £, 47 000 £ mehr wie im letzten Jahre. An der Gesamteinfuhr nahm Grossbritannien und seine Kolonien mit 25%<sub>01</sub>, China mit 50, Ver. Staaten mit 7%<sub>23</sub>, Deutschland mit 2%<sub>25</sub>, Frankreich und Kolonien mit 9 und andere Länder mit 6% Theil. Die vorher erwähnte Zunahme ist hauptsächlich dem Verkehr der chinesischen Flagge zuzuschreiben. Die japanische Regierung hat auf das Strengste die Einfuhr von Opium verboten, jedoch werden trotz aller erdenklichen Vorkehrungen beträchtliche Quantitäten eingeschmuggelt, während in Japan selbst, wo dieses Verbot auch aufrecht erhalten wird, kaum das für Apotheken zu gewissen Präparaten nothwendige Gift käuflich erworben werden kann. Englische Woll- und Baumwoll-Fabrikanten behaupten noch ihre Stollen, jedoch machen ihnen japanische Händler durch Einführen billiger minderwerthiger Kleidungsstoffe für die Eingeborenen starke Konkurrenz. Die durch europäische Kaufleute importirten Waaren sind an Werth sehr gering, dagegen haben chinesische Kaufleute noch mehr wie im Vorjahre den Handel der Einfuhrgüter in Händen. Der Import deutschen Bieres hat sich im letzten Jahre vervierfacht, der aus Japan kommende und dort gebraute Gerstensaft findet wenig Anhänger und Käufer. Wenn die von der japanischen Regierung in Aussicht genommenen Quai-bauten und Hafenarbeiten in Kelung zur Ausführung kommen sollen, wie es zu Anfang nächsten Jahres beabsichtigt ist, dann dürfte Cement ein Artikel werden, der in nächster Zukunft als Einfuhrgut eine hervorragende Stelle einnimmt. Die Einfuhr amerikamischen Mehles ist um 50% gegen die des Vorjahres gestiegen. Der Import von Erdöl jeder Art kam zum grössten Theile aus den Ver. Staaten, in geringerem Maassstabe aus Russland; der Handel Kelungs ist bedeutend geringer wie der Tamsui's. Die hauptsächlichsten Ausfuhrartikel beider Hafen sind Kampfer und Thee, die Ausfuhr von Steinkohle hat aufgehört, weil die Minen unausgenutzt und brach daliegen. Aber selbst wenn die Grubeneigenthümer ihrem Besitz einige Theilnahme schenken würden, wäre es fraglich, ob bei den mangelhaften Verkehrsstrassen an eine Beförderung zum nächstliegenden Hafen zu denken sei. Die folgende Tafel zeigt uns in welchem Maasse sich die einzelnen Nationen am Gesamt-handel Formosas während des letzten Jahres betheilt haben.

Nationalität	Einfuhr:			
	Dampfschiffe	Tons	Segelschiffe	Tons
Britisch	97	62 487	1	516
Deutsch	9	6 634		
Chinesisch	3	103		
Dänisch				
Norwegisch	8	4 023		
Japanisch	377	207 927		
Chinesische Junken			2 146	27 730
Chinesische Junken			786	7 307
(Japanische Flagge)				

Total 495 Schiffe 281 691 T., 2 924 Junken. 35 037 T.

Nationalität	Ausfuhr:			
	Dampfschiffe	Tons	Segelschiffe	Tons
Britisch	95	62 302	1	517
Deutsch	9	6 634		
Chinesisch				
Dänisch				
Norwegisch	8	4 023		
Japanisch	377	207 577		
Chinesische Junken			2 095	28 005
Chinesische Junken			769	6 623
(Japanische Flagge)				

Total 490 Schiffe 281 053 T. 2864 Junken 34 628 T.

Die Tafeln haben insofern Anspruch auf Interesse, weil sie zeigen, in welchen Masse der Japaner an dem Handel in den Häfen Formosas sich theiligt. Im Vergleich zum Vorjahre hat die Anzahl der in Tamsui und Kelung verkehrenden britischen Schiffe abgenommen, während die Gesamttonnage unverändert blieb. Der Antheil der deutschen Flagge ist seit den letzten Aufmachungen ein bedeutend geringerer geworden. Mr. Bonar der britische Geschäftsträger in Tamsui rath seinen Landsleuten, entweder den Kampf mit der japanischen Flagge in jenen Gewässern aufzugeben oder aber eine lebhaftere Theilnahme zu zeigen. In erster Linie ist es nach seiner Meinung nöthig Schiffe mit geringem Tiefgang zu bauen, damit die bei Tamsui befindliche Bank kein Hinderniss bietet den Fluss weiter herabzufahren. Japanische Rheder haben diesen Vortheil bereits erkannt, deshalb die grosse Theilnahme der Junken am dortigen Handel.

Grosse Aufmerksamkeit wird gegenwärtig dem Hafen Kelung gewidmet, weil, wie schon erwähnt, die Hafenbauten in Angriff genommen werden sollen, ferner beabsichtigt die japanische Regierung diese kleine Seestadt zum Kriegshafen zu erheben. Vom kommerziellen Standpunkt aus betrachtet, würden die in Aussicht stehenden Hafenbauten mehr Aussicht auf eine stärkere Theilnahme am Handel in Tamsui haben. Jedoch kommt es den Japanern weniger darauf, als auf einen befestigten starken Kriegshafen an, damit die gegenwärtige Suprematie der japanischen Handelsflagge durch geeigneten Schutz der Kriegsflagge behauptet werden kann. Das Eisenbahnsystem Formosas lässt viel zu wünschen übrig, einige kurze Strecken sind zwar mit Schienen versehen aber auch diese werden wenig benutzt, ähnliches lässt sich über das Strassenwesen des Landes sagen. Post-Verbindungen sowie Post-Anstalten existiren, jedoch ist die Beförderung der Güter und Briefe in Folge der mangelhaften Verkehrswege sehr erschwert. Die Löhne der Arbeiter sind in Formosa bedeutend höher als in Japan. Will Formosa, wie es nach seiner Bodenertragsfähigkeit und Lage seiner Häfen beanspruchen kann und wie es so sehnlich von der japanischen Regierung gewünscht wird, in späteren Jahren ein mächtiger Konkurrent der chinesischen und japanischen Küste werden, so müssen vor der Hand noch grosse und umfangreiche Arbeiten, in Bezug auf das Verkehrswesen, die Kultivierung des Landes, in der Ausbaggerung der Flüsse u. s. w. unternommen werden, ehe der Lieblingswunsch der Japaner in Erfüllung gehen kann.

## H. Florian's neuer Patent-Compass und Deflector.

(Schluss.)

1) Entferne den D-Stab aus der Hülse, stelle B- und C-Corrector auf 0°.

2) Stelle den Deflector genau auf die Horizontal-Intensität des Beobachtungsortes.

3) Steure Compassurs S, halte diesen Curs nach einem anderen Compass ein (wobei es auf einige Grade Abweichung nicht ankommt), setze den Deflector mit dem Zeiger S gegen

den Steuerstrich, compensire die erscheinende  $d_E$  mit Hilfe der Langschiffsmagnete\*) im Compasshäuschen auf eine restirende Deviation von  $+ 2.0^\circ$  (da  $a$  circa  $+ 2^\circ$ ), d. h. bis der E-Punkt der Rose genau  $2^\circ$  rechts vom Steuerstriche liegt. Kleinere Restbeträge werden mittelst des B-Correctors am Compass beseitigt. Im obigen Schema notire man Curs S;  $d_E = + 2.0^\circ$ .

4) Entferne den Deflector, steure im Compassurs E, orientire den Deflector mit Zeiger E, bringe die dort erscheinende  $d_N$  mittelst der Querschiffsmagnete im Compasshäuschen genau auf  $+ 10^\circ$  (da  $e$  circa  $10^\circ$ ). Kleine Reste beseitige man auch hier mit dem C-Corrector am Compass. Im Schema notire man Course E;  $d_N = + 10.0^\circ$ .

5) In den übrigen zwei Compasscursen N und W notirt man dann die noch übrigen Deviationen  $d_W$  und  $d_S$ .

Das Schema enthält nun die nöthigen Daten zur Berechnung der Restcoefficienten B und C und der ganzen Deviation D (sowie der genauen Beträge von a und e).

Beispiel:

$$\begin{array}{rcl}
 \text{Curs S; } d_E = + 2.0^\circ & & \text{Curs E; } d_N = + 10.0^\circ \\
 \text{„ N; } d_W = + 4.0^\circ & & \text{„ W; } d_S = + 13.0^\circ \\
 d_E - d_W = 2B = - 2.0^\circ & & d_N - d_S = 2C = - 3.0^\circ \\
 B = - 1.0^\circ & & C = - 1.5^\circ \\
 \\ 
 d_N + d_S = + 23.0^\circ & & e = + 11.5^\circ \\
 d_E + d_W = + 6.0^\circ & & a = + 3.0^\circ \\
 (d_N + d_S) - (d_E - d_W) = 4D = + 17.0^\circ \\
 D = + 4.25^\circ
 \end{array}$$

Die Nachcompensation der Restcoefficienten B und C, sowie der Deviation D an den Compasscorrectoren erfolgt dadurch, dass der B-Zeiger um  $1.0^\circ$ , der C-Zeiger um  $1.5^\circ$  nach links gedreht, der D-Stab eingeschoben und die Hülse auf  $4.25^\circ$  an der D-Skala eingestellt wird.

Würde man nun die Coefficientenbestimmung in den 4 Cardinalcursen (ohne D-Stab) neuerdings durchführen, so müsste man erhalten (da nur a und e erübrigt):

$$\begin{array}{rcl}
 \text{Curs S; } d_E = + 3.0^\circ & \text{Curs E; } d_N = + 11.5^\circ & d_N + d_S = + 23.0^\circ \\
 \text{„ N; } d_W = + 3.0^\circ & \text{„ W; } d_S = + 11.5^\circ & d_E + d_W = + 6.0^\circ \\
 d_E - d_W = 2B = 0.0^\circ & d_N - d_S = 2C = 0.0^\circ & 4D = + 17.0^\circ \\
 B = 0.0^\circ & C = 0.0^\circ & D = + 4.25^\circ
 \end{array}$$

Die Coefficienten a und e sind für alle magnetischen Breiten constante Grössen; Aenderungen sind nur in B und C zu erwarten. Man ersieht daraus, dass es möglich ist, diese Aenderungen in B und C auch in 2 anliegenden Cardinalcursen zu constatiren, vorausgesetzt ist dabei nur, dass der Deflector genau auf der Hor. Int. des Beobachtungsortes eingestellt ist. Eine einfache Ueberlegung zeigt weiter, dass man dann auch in einem einzigen Cardinalcourse B und C bestimmen kann, wenn die Sonne sichtbar ist; ein Sonnenazimuth giebt die Deviation des anliegenden Curses (u. z. in E: B, in W:  $-B$ , in N: C, in S:  $-C$ ). Der aufgesetzte Deflector (ohne D-Stab) genau auf H. I. gestellt, giebt die Deviation des um  $90^\circ$  links liegenden Cardinalcurses u. z.:

$$\begin{array}{rcl}
 \text{im Curs E: } d_N = C + e; & \text{im Curs S: } d_E = B + a; \\
 C = d_N - e & B = d_E - a; \\
 \text{im Curs W: } d_S = -C + e; & \text{im Curs N: } d_W = -B + a; \\
 C = e - d_S & B = a - d_W
 \end{array}$$

\*) Um Aenderungen der Deviation bei grösseren Ortsveränderungen hintanzuhalten, sollen Dampfer langer Fahrt nicht versäumen, die Ursache dieser Aenderungen, d. i. jener Theil der Componente B, welcher durch Erdinduction im vertikalen weichen Eisen entsteht, durch einen Flinders-Corrector wenigstens theilweise zu compensiren. Die Deviationen bleiben dann für alle Breiten nahezu constant.



Diese Bestimmung kann namentlich auf neuen Eisenschiffen beim Steuern langer Curse von grossem Werthe sein, da bekanntlich deren Deviationen grossen Aenderungen unterworfen sind.

Anmerkung. Die D-Einstellung wird bei grösserer Breitenänderung in folgender Weise berichtigt. Die Quadrantalkraft des Stabes wird nämlich durch die constante Nadelinduction erzeugt; bei zunehmender Horizontal-Intensität erweist sich selbe demnach zu schwach und muss proportional zur grösseren Horizontal-Intensität, ohne eine eigene Beobachtung anstellen zu müssen, verstärkt werden. War die D-Einstellung in Triest, wo  $H. I. = 1.2$ , z. B.  $5^\circ$ , so ist selbe in Brasilien, wo  $H. I. = 1.6$ , auf  $6.7^\circ$  zu verstärken:

$$1.2 : 1.6 = 5^\circ : x \quad x = 6.7^\circ$$

Die ganze Manipulation mit dem Deflector gestaltet sich in der Praxis ungemein einfach, da die Methode selbst weder grosse Handfertigkeit noch Uebung erfordert; die Unabhängigkeit von Peilobjecten kommt namentlich aber bei Compassen in gedeckten Räumen angenehm zur Geltung und verleiht dem neuen Compass-Systeme eine hohe Bedeutung. Der Genauigkeitsgrad bei der Compensation mit Deflector ist schon deshalb ein grösserer als bei der Compensation mit Peilobjecten, weil es bei letzterer äusserst schwierig ist, das Schiff während der Operation längere Zeit ruhig im Course zu erhalten, ein Umstand, der bei der Deflectorcompensation deshalb nicht auftritt, weil die Coefficienten B und C auch beim Abweichen vom Course um einige Grade in ihrer wahren Grösse erscheinen.

## Vermischtes.

**Der Seeweg nach Sibirien** bildete unlängst die Veranlassung zu einer Forschungsreise des russischen Admirals Makarow, der im Juli Vardö verlassen hatte und im September den Jenissei hinauffuhr. Makarow wollte namentlich ermitteln, ob sich dieser Seeweg, der von dem bekannten Schiffskapitän Wiggins, dem eifrigsten Vorkämpfer einer Handelsverbindung zwischen dem Atlantischen Ocean und Sibirien, befahren worden ist, durch Anwendung von starken Eisbrechern auf dem Karischen Meer nicht verlängern lässt. Diese Bemühungen, eine Ausdehnung der Schifffahrt mit Sibirien zu ermöglichen, zeigen, welches Gewicht man inzwischen in Russland den Handelsverbindungen mit Sibirien seewärts beilegt, und die mächtigen Ströme, die tief ins Innere Sibiriens führen, kommen diesen Handelsverbindungen in bester Weise zu statten. Zum Theil ist dieser Seeweg schon frühzeitig befahren worden, denn schon zu Beginn des 17. Jahrhunderts segelten russische Schiffer von Archangel aus durch Matotschkin Scharr, die Wasserstrasse, die Nowaja Semlja in zwei Theile trennt, ins Karische Meer und von dort bis zu den Mündungen des Obs und Jenissei. Die damalige russische Regierung war von der Unternehmungslust dieser Eismeerschiffer wenig erbaut, denn sie fürchtete, dass fremde Mächte, namentlich England, Wind von den neuen Wegen bekommen und sich mit gefährlichen Absichten bei Sibirien zeigen würden. Damals gab es an den sibirischen Nordküsten keinerlei Schutzmaassregeln gegen feindliche Angriffe, und Zar Alexander Michailowitsch befahl, dass „dieser Weg nicht vorhanden sein solle“. Später haben sich aber sowohl russische wie fremde Schiffe häufig im Karischen Meer gezeigt, aber eine genauere Kenntniss der dortigen Verhältnisse hat man doch erst in den letzten 15 bis 20 Jahren erhalten. Denn bisher wusste man nur von unüberwindlichen Schwierigkeiten für die Schifffahrt zu berichten, jetzt dagegen kann man sagen, dass das Karische Meer im Juli und August, also während ungefähr zweier Monate, ungehindert von den Schiffen passirt werden kann. Im Juni und September dagegen bietet es in Folge starken Nebels und Treibeises Schwierigkeiten und Ge-

fahren und in der übrigen Zeit des Jahres ist es derart mit Eis bedeckt, dass eine Schifffahrt mit gewöhnlichen Fahrzeugen völlig unmöglich ist. Die Mündungen des Obs und Jenissei sind gewöhnlich von Juni bis Mitte September eisfrei, sodass der Zeitraum der ungehinderten Schifffahrt im Karischen Meer fast mit der Fahrzeit auf dem unteren Ob und Jenissei zusammenfällt. Dies Verhältniss dürfte für die nächste Zukunft zur Einrichtung regelmässiger Verbindungen genügen und erst wenn der Handelsumsatz Sibiriens mit dem europäischen Russland, Norwegen, England und anderen Ländern auf dem Seewege eine Erhöhung zeigt, braucht eine Erweiterung der Schifffahrt in Frage zu kommen und die Anwendung von starken und kostspieligen Schiffen hierbei würde dann eine unbedeutende Erhöhung der Frachtkosten zur Folge haben. Die Forschungen Makarows zu Zwecken der Verlängerung der Schifffahrt auf dem Karischen Meer haben jedenfalls auch nur einen aufklärenden Charakter, denn für den gegenwärtig vor sich gehenden sibirischen Handelsverkehr lohnt sich der Bau von Eisbrechern schwerlich und wie gesagt, kann ein regelmässiger Handelsverkehr nur in der Zeit von statten gehen, wo das Karische Meer frei von Eis und dem dichtesten Nebel ist. Die bisherigen Erfahrungen haben übrigens gezeigt, dass die Fahrt den Jenissei aufwärts grössere Schwierigkeiten als die Fahrt von Norwegen zur Mündung des Jenissei bietet, für die im Ganzen 7—10 Tage erforderlich ist. Zur Einrichtung einer regelmässigen Schifffahrt über den Ob, Jenissei und das Karische Meer müssen noch manche Maassregeln getroffen werden, z. B. an den Windungen der genannten Ströme die Anlage von Quais und Speichern, Vermehrung der Schiffe die den sibirischen Verkehr unterhalten und Anlage einer Telegraphenlinie, um die Ladeplätze an das russische Telegraphennetz anzuschliessen.

**Lebensrettungs- und Feuerlöscheinrichtungen auf Passagierdampfern in Schweden.** Im vorigen Jahre wurde in Schweden eine Kommission niedergesetzt, die die alten Verordnungen über Rettungseinrichtungen und Feuerlöschgeräte, die von Passagierdampfern mitgeführt werden sollen, einer Revision unterzog. Der von der Kommission ausgearbeitete neue Entwurf liegt jetzt vor. Er enthält sechs Paragraphen und soll am 1. Januar 1898 für Dampffahrzeuge, die nicht schon am genannten Tage in gehöriger Weise zur Passagierbeförderung gebraucht werden, für andere Fahrzeuge aber am 1. Januar 1900 in Kraft treten. Betreffs der Schiffsboote, ihrer Anzahl und Ausrüstung, verschieden für jede der vier Dampfschiffklassen, ist die Kommission dem Grundsatz gefolgt, der in England und Deutschland gilt, demzufolge der Bootsraum in gewissem Verhältniss zur Bruttogehalt des Fahrzeugs steht. Fahrzeuge von 10 000 Ton Bruttogehalt und darüber sollen 156 Kubikmeter Bootsraum haben und 5 Rettungsboote 1. Klasse, 5 Rettungsboote 2. Klasse und 6 gewöhnliche Boote mit sich führen. Fahrzeuge von 5000—5250 Ton Bruttogehalt sollen 96 Kubikmeter Bootsraum, sowie 3 Rettungsboote 1. Klasse, 3 Rettungsboote 2. Klasse und 4 gewöhnliche Boote haben. Bei einem Bruttogehalt von 2500—2750 Ton soll der Bootsraum 57 Kubikmeter betragen und das Fahrzeug je 2 Rettungsboote 1. und 2. Klasse sowie 2 gewöhnliche Boote mit sich führen. Ein Bruttogehalt von 500—600 Ton soll 17 Kubikmeter Bootsraum und 1 Rettungsboot 2. Klasse und 2 gewöhnliche Boote bedingen. Bei 50—100 Ton Bruttogehalt soll der Bootsraum 2 Kubikmeter betragen und nur ein gewöhnliches Boot erforderlich sein. Nach Ansicht der Kommission fallen diese Bestimmungen mit der Praxis, wie sie sich hinsichtlich der mittelgrossen Küstendampfer, wenigstens in Stockholm und Gothenburg entwickelt haben, zusammen, dagegen wird der Bootsraum für die kleineren, innerhalb der Schären verkehrenden Fahrzeuge, bedeutend erhöht. Für die grösseren Dampfer, die eigentlich nur für Fracht bestimmt sind, aber auch eine kleinere Anzahl Passagiere mit sich nehmen, hat die Kommission die Bestimmung eingesetzt,

dass kein Fahrzeug grösseren Bootsraum mitzuführen braucht, als für die an Bord befindlichen Personen erforderlich ist. Für andere grössere Passagierdampfer, die eine grosse Anzahl Passagiere mit sich führen, wird der Bootsraum durch „extra Bootsraum“ erhöht. Für Fahrzeuge der drei untersten Klassen wird keine Bestimmung über extra Bootsraum vorgeschlagen, dafür wird die Anzahl der Rettungsbojen proportionsweise vermehrt. Ueber die Ausrüstung der Schiffsboote werden besondere Bestimmungen vorgeschlagen. Die Boote dürfen nicht mit Effekten beladen werden. Betreffs der Feuerlöschgeräte wird vorgeschlagen, dass die Fahrzeuge 1. und 2. Klasse Dampfpumpen haben sollen. Fahrzeuge 3. Klasse sollen feste Pumpen, die auch als Feuerspritze benutzt werden können, sowie an jedem Niedergang zum Salon oder zu den Kajüten Sicherheits-spritzen haben. Für Fahrzeuge 4. Klasse werden 2—3 Hand-spritzen und 2—3 Eimer vorgeschrieben. Für Uebertretungen werden 10—500 Kr. Strafe festgesetzt, soweit nicht im Seegesetz oder allgemeinen Strafgesetz andere Strafe vorgeschrieben ist.

**In Vorschlag gebrachtes Brechwasser für Valparaiso.** Der Konsularbericht des britischen Geschäftsträgers für Valparaiso vom Jahre 1896 sprach sich in tadelnder Weise über die Beschaffenheit des chilenischen Hafens aus und behauptete, Valparaiso gleiche einer offenen Rhede, der jede Hafeneinrichtung und Bequemlichkeit, wie sie andere Häfen bieten, fehle. Ferner wurde erwähnt, dass Mr. Edmund A. White, wohnhaft in der dortigen Stadt, der chilenischen Regierung einen Plan die Herstellung eines Brechwassers betreffend, welches er beabsichtigt auf eine Länge von 1000 Meter, 400 Meter vom Lande entfernt und mit diesem parallel laufend, auszudehnen, unterbreitet habe. Von dem Endpunkte Punta Bedias aus soll ein zum Brechwasser im rechten Winkel zu errichtender Schutzwall, welcher eine Verbindung mit dem Land herstellt, gebaut werden. Gefangt dieses Projekt zur Ausführung, so wäre damit dem Wunsche vieler entsprochen, während der Hafen von Valparaiso eine radikale Umwandlung zu seinen Gunsten erfahren würde. Gegenwärtig nehmen die Lösch- bzw. Ladearbeiten lange Zeit in Anspruch, besonders bemerkbar tritt diese unangenehme Erscheinung während des Winters auf, wenn die „Norder“ ihre strenge Herrschaft führen. Weil grade aus der nördlichen Richtung jeder Schutz fehlt, entsteht bei den sehr heftig auftretenden Winden eine starke Dünung, wodurch die Lage der vor Anker liegenden Schiffe gefährlich wird. Dass unter solchen Umständen jede Thätigkeit, die mit Löschen oder Einnehmen der Ladung in Zusammenhang steht, aufgegeben werden muss, ist wohl einleuchtend. Würde sich das Einstellen der Arbeit nur auf die Tage des wirklich unruhigen Wetters beschränken, so wäre der eingebläste Zeitverlust noch zu ertragen, jedoch bestimmen die dort gebietenden Hafenbehörden, an ihrer Spitze der Hafenmeister, dass an gewissen Tagen die Ladungsarbeiten im Hafen unterbleiben, weil nach der Ansicht der sehr vorsichtigen Beamten schlechtes Wetter im Anzuge sein soll, welche Annahme nur zu häufig nicht bestätigt wird. Für die Regierung selbst wäre ein gegen Seegang geschützter Hafen insofern von grosser Bedeutung, als dem Einschmuggeln unverzollter Waaren ein Hemmschuh, durch die grössere Uebersicht, welche die Zollbeamten in dem Falle über die innerhalb des Brechwassers liegenden Schiffe hätten, entgegengestellt werden könnte. Der britische Konsul behauptet, auf diesen in Rede stehenden Gegenstand bezugnehmend, die Schmuggelerei gewisser Waaren habe einen solchen Umfang angenommen, dass ehrliche Kaufleute, die derartige Güter verzollen lassen wollen, nicht im Stande sind irgend welchen Vortheil zu erzielen und deshalb gezwungen werden den Handel mit diesen Gütern (besonders Spirituosen und Taback) aufzugeben. Eine Antwort hat Mr. White von der chilenischen Regierung noch nicht erhalten, jedoch ist die Ausführung des Projektes nicht unmöglich, denn hochgestellte dort ansässige Personen widmen, wie eine englische

Zeitung behauptet, den Vorschlägen des Engländers ungewöhnliches Interesse.

**Das neue Schwimmdock Havanna's.** Die Firma Messrs. Lyon & Hunter, welcher von der spanischen Regierung der Auftrag zu Theil geworden, ein Schwimmdock für Havanna zu bauen, konnte ihr vollendetes Werk am 1. d. M. zur Ablieferung bringen. Mehrere Tage später trat das Schwimmdock im Tau des Dampfers „Ruapehu“ von Shields aus seine lange Reise an. Das Schwimmdock, nur als solches gebaut, hat jedoch verschiedene Einrichtungen auf seiner Plattform erfahren; diese in Gestalt von Aufbauten haben den Zweck, der zahlreichen Mannschaft als Unterkommen und Wohnung zu dienen, andererseits ist für das Ruder, welches durch Dampf getrieben wird, ein Haus gebaut, ausserdem sind für ein starkes Ankerspill, für zwei Buganker, für den Aufenthalt verschiedener Drahttrossen die nöthigen Vorkehrungen getroffen. Trotzdem der das Dock tauende Dampfer einen Kohlenvorrath von 4000 T. an Bord hat, ist der Sicherheit halber nicht unterlassen, auch das Schwimmdock selbst mit dem Heizungsmaterial zu beschweren. Weil das Eintreten ungünstigen Wetters und Windes nicht ausgeschlossen ist, begleitet die beiden Fahrzeuge noch ein starker Schlepper, dessen Dienste nur in einem solchen Ausnahmefalle in Betracht kommen dürften. Zum Befestigen der Schleppertrossen sind zwei starke Masten auf dem Dock angebracht; diese führen Raaen, an welche Segel, die bei günstigem Winde benutzt werden sollen, angeschlagen sind. Man ist der Ansicht, durch Setzen der Segel bei günstigem Winde der Maschine des „Ruapehu“ zeitweise Erleichterung schaffen zu können. Die direkte Route von Shields nach Havannah beträgt 4475 Seemeilen, jedoch gedenkt Capt. Thomson, der Führer des „Ruapehu“ und zugleich Leiter der Expedition, die von Segelschiffen einzuschlagende Route zu benutzen, weil er die günstigen Winde des NO-Passat ausnutzen will. Die Gesamtdistanz würde in diesem Falle 6500 Meilen betragen. Bei einer Durchschnittsfahrt von 5 Meilen gedenkt Herr Thomson die Reise in 60 Tagen zurückzulegen. Die Drahttrosse, welche als Schlepper während der Fahrt benutzt wird, soll die stärkste sein, welche man bisher hergestellt hat; ihr Umfang beträgt 22 Zoll.

**Matrosen- und Heizer-Heuern der N.-O.-Küste Englands.** Die Seelente von Süd Shields in Gemeinschaft mit denen Sunderlands, Blyths und Middlesbrough, sowie anderer Häfen der N.-O.-Küste Englands haben beschlossen eine Erhöhung ihrer Heuern, die vor kurzer Zeit 4 £ betrugen auf 4 £ 10 s herbeizuführen. Der in Scene gesetzte Strike hat am Dienstag, den 31. August angefangen und findet in dem Advokaten Jos. Abbott aus Süd Shield einen eifrigen Agitator und Befürworter. Die Arbeitnehmer in diesem Falle treten mit bestimmten Forderungen auf, nämlich die Heuern der Matrosen und Heizer, wie schon erwähnt auf 4 £ 10 s, die der Matrosen auf Segelschiffen auf 3 £ 10 s gegen 3 £ früher, die der Wochendampfer auf 1 £ 11 s 6 d gegen 1 £ 10 s früher festzusetzen. Die mit diesen Forderungen an ihre Rheder tretenden Seelute glauben in Anbetracht der in letzter Zeit etwas günstiger ausfallenden Frachten zu solchen Ansprüchen Berechtigung zu haben. Von der Tyne und aus Blyth sind bereits Schiffe in See gegangen, deren Mannschaft die beantragten erhöhten Heuern beziehen.

**Schiffbau.** Der „Belgrano“ wurde für die Hamburg-Süd-amerikanische D.-G. unter Specialaufsicht des Germanischen Lloyd aus Stahl erbaut und hat von diesem die höchste Dreideckklasse 100 A 1 erhalten. Der Dampfer besitzt eine Länge von 375 Fuss engl., eine Breite von 46 Fuss engl., eine Tiefe von 31 Fuss engl., sowie eine Tragfähigkeit von 6200 Tons Schwergut bei 24 1/2 Fuss engl. Tiefgang im Seewasser. Das neue Schiff ist mit Doppelboden und am Bug mit Eisverstärkung versehen, sowie mit einer vierfachen Expansionsmaschine ausgerüstet unter Anwendung des Schlick'schen Antivibrationspatents.

mit ausbalancirten Kurbeln. Die Maschine erhält ihren Dampf aus zwei Doppelenden-Kesseln, die auf 15 Atmosphären concessionirt sind. Unter dem Maschinenraum befinden sich in dem Doppelboden Abtheilungen zur Aufnahme von frischem Wasser als Ersatz für das durch den Dampf verloren gegangene Speisewasser der Kessel, um ein Versalzen desselben durch Zuführen von Seewasser zu verhindern. Die Ventilation an Bord ist eine vorzügliche und der Fahrt nach den Tropen angemessene. Der Dampfer besitzt acht Rettungsboote, sieben Dampfwinden grösster Sorte, einen Schornstein und ist mit zwei Pfahlmasten als Schooner getakelt. Die Masten dienen hauptsächlich zum Tragen der je vier grossen Ladebäume, sowie zum Führen von Schrägsegeln. Die Einrichtung, Ausstattung und Ausrüstung des Schiffes ist den neueren Dampfern der Gesellschaft ähnlich, fast gleich, sodass wir von einer eingehenden Beschreibung des Dampfers absehen zu können glauben. Wir wollen aber nicht unterlassen hervorzuheben, dass der „Belgrano“ vorzügliche Einrichtung zur Beförderung von 30 Cajüts- und 440 Zwischendeckpassagieren besitzt; sämtliche Räume werden durch electricches Licht beleuchtet. Die ganze Anordnung an Bord ist eine so wohl durchdachte und praktische, dass man der Rhederei zu dem neuen Dampfer, der sicherlich ein gewinnbringendes Schiff sein wird, nur Glück wünschen kann. Es ist dies der zweite Dampfer, dem die Hamburg-Südamerikanische D.-G. den Namen „Belgrano“ gegeben hat. Der erste Dampfer gleichen Namens war im Jahre 1888 ebenfalls auf der Reiherstieg-Schiffswerfte mit einem Netto-Raumgehalt von 1865 R.-T. erbaut und als für den Betrieb zu klein, vor etwa einem Jahre verkauft worden. Mit dem neuen Dampfer ist man im Stande mehr als doppelt so viel Ladung zu befördern wie mit dem alten Schiffe, ohne dass sich die Betriebsunkosten in demselben Masse erhöhen. Zum Führer des neuen Schiffes ist Capitän Julius Schreiner, welcher bereits eine Reihe von Jahren im Dienste der Rhederei steht und mehrere Dampfer derselben mit Glück geführt hat, ernannt worden. (B.-H.)

**Schiffbau.** Neuer Frachtdampfer. Der für Rechnung der Herren C. E. Holtermann Succs. in Altona auf der Werft der Herren Johs. Thormählen & Co. in Elmsborn neuerbaute Dampfer „Skane“, der am 28. v. M. Elmsborn verliess, machte am 17. Sept. seine Probefahrt, die sich von Holtenua nach Warnemünde erstreckte. Das Schiff, das eine Ladefähigkeit von 500 Tons besitzt, ist mit einer Maschine von 200 indicirten Pferdekräften ausgerüstet. Es erzielte eine Fahrgeschwindigkeit von 8 Knoten in der Stunde. Die Probefahrt fiel zur vollen Zufriedenheit der Herren Auftraggeber aus. Von Warnemünde ging der Dampfer „Skane“ unter der Führung des Capitän C. Frey mit voller Ladung nach Aarhus weiter.

**Probefahrt.** Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft unternahm am Sonnabend, den 18. d. M., die Probefahrt mit dem für die Deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft „Kosmos“ in Hamburg neuerbauten Dampfer „Itauri“, welche unter Betheiligung von Vertretern der Rhederei und der Werft, sowie einiger geladener Gäste sich bis Holtenua erstreckte und einen sehr guten Verlauf nahm. — „Itauri“ ist ein Schwesterschiff des für dieselbe Rhederei kurz vorher gelieferten Dampfers „Theben“ mit 370' 0" Länge 46' 0" Breite und 29' 9" Tiefe, nach Engl. Lloyd — 100 A. I. und erster Klasse des Germ. Lloyd als Fracht- und Passagierdampfer erbaut. — Nachdem die vorzüglichen Leistungen des Schiffes und der Maschine festgestellt und die Fahrgäste in Holtenua an Land gegangen waren, setzte das von Kapt. Behrmann geführte Schiff die Reise durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Hamburg fort.

**Dänemark und der ferne Osten.** Innerhalb der letzten Jahre hat sich in Dänemark eine lebhaftere Entwicklung auf allen Gebieten gezeigt. Dänemark zeigt hiermit, dass es die Absicht hat, auch eine und nicht unbedeutende Stelle unter den

durch ausgebreitete Industrie und umfangreiche Handelsbeziehungen ausgezeichneten Nationen einzunehmen. Die zahlreichen Dampfschiffsgesellschaften verschiedener europäischer Nationen, welche mit ihren Schiffen Verbindungen zwischen der Heimath und dem fernen Osten aufrecht erhalten, sind durch eine weitere und zwar eine dänische Linie, deren Leitung in Kopenhagen ihren Sitz hat, vermehrt worden. Diese Dampferlinie welche den Namen East-Asiatic-Trading-Company führt, ist mit einem Kapital von 3 500 000 Kronen vor einigen Monaten gegründet worden. Drei 2600 Tons Dampfer sind bereits in Auftrag gegeben. Die Anlaufhäfen werden von Kopenhagen aus, ausser einem englischen und verschiedenen mittel-ländischen, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong, Bangkok, Shanghai und Canton sein und man hofft die Schiffe auf der Heimfahrt mit Kaffee, Thee, Sago, Reis, Häute, Teak-Holz u. s. w. befrachten zu können. Das neue Unternehmen hat durch die Theilnahme der bekannten und namhaften Firma von Andersen & Co. in Bangkok, welche ihre Fäden über alle Häfen der chinesischen Küsten ausgebreitet hat, die wohlbegründete Aussicht bestehen und gedeihen zu können. Die obengenannte bankoker Firma, gehört zu den bedeutendsten Verschiffern von Teakholz nach Europa, einer ihrer Hauptabnehmer ist die Kaiserl. Deutsche Marine. Teakbaumwälder im Umfange von sieben Quadratmeilen im Königreich Siam haben ihren Eigenthümer in der Firma Andersen & Co. Die neue dänische Dampfschiffahrtsgesellschaft bezahlt an die grosse Firma 1 000 000 Kronen, für deren Incorporation in die Linie.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1. bis 31. August 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet: a) Totalverluste, 1896 — 11 Dampfer und 35 Segler, 1897 — 16 Dampfer und 37 Segler; b) Beschädigungen 1896 bei 189 Dampfern und 139 Seglern, 1897 bei 200 Dampfern und 148 Seglern. Die Totalverluste im August 1897 nach Flaggen geordnet geben folgendes Bild.

	Dampfer	Segler
Amerikanisch	1	7
Brasilianisch	1	—
Britisch	7	15
Chilenisch	1	—
Chinesisch	1	—
Dänisch	—	2
Deutsch	—	1
Französisch	1	3
Niederländisch	—	1
Norwegisch	2	5
Oesterreichisch	—	1
Russisch	—	1
Schwedisch	1	1
Unbekannt	1	—

**Die deutsche überseelsche Auswanderung** über deutsche Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam stellte sich nach den Ermittlungen des Kaiserlichen Statistischen Amts für August 1897 und den gleichen Zeitraum des Vorjahres folgendermassen: Es wurden befördert

über:	1897	1896
Bremen . . . . .	876	861
Hamburg . . . . .	877	1330
andere deutsche Häfen (Stettin)	33	60
Deutsche Häfen zusammen	1786	2261
Antwerpen . . . . .	354	539
Rotterdam . . . . .	70	121
Amsterdam . . . . .	—	12
Ueberhaupt	2210	2933

Aus deutschen Häfen wurden im August 1897 neben den vorgenannten 1786 deutschen Auswanderern noch 588 Angehörige fremder Staaten befördert. Davon gingen über Bremen 3278, Hamburg 2517, Stettin 57.



**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilungen der Kieler Firma von Sartori & Berger haben in der Zeit vom 1. bis 15. September 237 Dampfer und 317 Segler den Kaiser Wilhelm-Kanal passiert. An der Passage betheiligte sich die deutsche Flagge in 448, die skandinavische in 74, die niederländische in 28, die englische in 21, die russische in 9 und die französische in einem Falle.

Die neu entdeckten Goldfelder Alaska's, welche in den heissen Sommermonaten den verschiedenen Tagesblättern die willkommene Gelegenheit boten, ihren Abonnenten von dem dort angehäuften märchenhaften Reichthum Mittheilung zu machen, die später wieder dementirt wurde, um abermals anerkannt zu werden, haben auch auf die Schifffahrt und den Schiffbau der Ver. Staaten einen fühlbaren Einfluss ausgeübt. Die lebhafte Entwicklung des Dampferverkehrs zwischen San Francisco und Häfen Alaska's, besonders in letzter Zeit stark hervortretend, hat einen allgemeinen Mangel an Dampferräume in den pacifischen Häfen zur Folge gehabt. Den Schiffbauwerften Seattle's und Philadelphia's sind mehrere Aufträge von 2000 Tons-Dampfern, die Einrichtungen für ca. 700 Passagiere enthalten werden, zugegangen; die „North-American-Trading-Company“ hat allein 3 derartige Dampfer bestellt, die zum nächsten Frühjahr fertiggestellt sein sollen. Mehrere 1500 bis 2000 Tons grosse Dampfer werden zum Frühjahr in Ballast um Cap Horn gehen, damit sie bei Beginn der neuen „Gold-saison“ zur etwaigen Benutzung bereit sind. Die Fahrt zwischen den Häfen der Ver. Staaten und denen Alaska's darf nur durch amerikanische Schiffe aufrecht erhalten werden, jedoch können alle übrigen Nationen Verbindungen zwischen British Columbien und Alaska unterhalten.

## Kleine Mittheilungen.

Das officielle russische Regierungsblatt veröffentlichte im Juni d. J. das Zustandekommen eines Gesetzes, nach welchem die Wasserverbindung und der Handel zwischen russischen Häfen der Ostsee und denen der südlichen Seen vom 1. Januar 1900 nur durch Schiffe unter russischer Flagge ausgeführt werden solle. Mitte dieses Monats hat man es im Interesse der fremden Nationen für gut befunden, dem Gesetz eine Clausel anzuhängen, die besagt, dass der Transport von Salz aus Häfen des Asowschen und Schwarzen Meeres nach solchen der Ostsee auch durch fremde Schiffe unterhalten werden könne.

Der Norddeutsche Lloyd hat den Zwischendecksfahrpreis nach Nordamerika um 10  $\mathcal{M}$  ermässigt, es treten nachfolgende Preise am 21. September in Kraft. Nach Newyork: mit Schnellpostdampfer 140  $\mathcal{M}$ , mit Postdampfer 120  $\mathcal{M}$ ; nach Baltimore: mit Postdampfer 110  $\mathcal{M}$ , mit Roland-Dampfer 110  $\mathcal{M}$ ; nach Galveston: mit directem Dampfer 120  $\mathcal{M}$ .

Die französische Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Compagnie Générale Transatlantique“ beabsichtigt mit einigen ihrer Schiffe eine neue Linie zwischen algerischen Häfen und Rouen in's Leben zu rufen.

Die Handelskammer Catania's (Sicilien) hat den Beschluss gefasst, eine subventionirte Dampferlinie zwischen Catania, Messina und australischen Häfen zu gründen.

Die Vereinigung der nordatlantischen Passagier-Dampfer-Linien wird am 28. d. Mts. in Köln eine Versammlung abhalten, die sich voraussichtlich mit wichtigen Tarif-Reformen beschäftigen wird.

Wie verlautet, soll in Königsberg der Plan gefasst sein, einen Freihafen innerhalb des jetzigen Hafengebiets zu gründen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 22. September 1897.

Unserem letzten Bericht ist nichts Nennenswerthes hinzuzufügen, der Markt verblieb ziemlich unverändert. — Nachstehend einige Abschlüsse:

„Invercoe“ Newcastle N. S. W., San Francisco 13/9, 100 fischen.

„Dowanhill“ Calcutta, direct U. K. Cont. 22/6, Jute.

„Bernuda“ „ /Dundee 22/6, Jute.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 10. September 1897.

Das beständige Steigen des Weizenpreises hat ungünstig auf unseren Frachtenmarkt gewirkt, besonders seitdem sich ein Aufschwung in Mais, zu Ungunsten der Berth-Frachten bemerkbar gemacht hat. Während einige Frachten für mittel-grosse Boote nach Cork f. O. zu 3s 7½d für October und spätere Monate abgeschlossen sind, können die Forderungen der Rheder zu 3s 9d noch nicht erreicht werden und es ist im Allgemeinen bekannt, dass diese Charter Verkäufe decken, die in früherer Zeit bewirkt sind. Grosse Boote finden begrenzte Nachfrage von Atlantischen Häfen, Platz-Räume ist nicht im Stande über 2s 6d und 2s 7½d sicher zu stellen, während October-Boote 3s werth sind und für spätere Monate sogar Abschlüsse zu 3s und 3s 1½d stattfanden. Disponible Frachten zeigen eine Spur von Besserung, doch scheint die Nachfrage einer grösseren Lebhaftigkeit zu bedürfen. Bretter- und Bauholz-Frachten offenbaren eine steigende Tendenz, jedoch leisten die Abschlüsse von Baumwollfrachten den vorhererwähnten gewissen Abbruch. Baumwollfrachten, besonders von südatlantischen Häfen zeigen grosse Festigkeit. Frachten für Kisten-Oel nach dem fernen Osten sind beständig und prompte Boote welche zu den Raten früherer Abschlüsse angeboten, werden gewiss acceptirt. — Unser Segelschiffmarkt zeigt nach keiner Richtung hin irgend eine Veränderung, deshalb haben wir nichts von Interesse zu berichten.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	3¾d.	15/	11/3	10/a12/6
London, Dpfr.	3a3¼d.	15/	10/	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	2¾d.	15/	9/6	15/
Bristol	4d.	17/6	12/6	17/6
Hull	4d.	17/6	12/6	15/
Leith	4d.	20/	13/9	17/6
Newcastle	4d.	17/6	15/	15/a17/6
Hamburg	60 $\mathcal{M}$	1 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	5a8½c.	22½ cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	5a8½c.	22½ cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/	25/	20/	25/
Bordeaux	3/6	35 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	3¼d.	20/	15/	17/6a20
Bremen	60 $\mathcal{M}$	20c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	20/	22/6a25

Baumwolle, gepusht: Liverpool ½d. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 7-32d. — Antwerpen 5-32d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

Cork I. O. Direct. Continent. Shanghai.  
N. Y. Balt. U. K.  
Getreide p. Dpfr. 3/6a3/7½, 3/6a3/7½, 3/1¼, a3/3 3/1¼, a3/3 ...  
Raff. Petrol. p. Segel .... 2/a20 .... 25c.

	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19c.	19c.	22c.

**Meissner's Schaufelschraube für Schifffahrt in seichten Wasserläufen.** In der letzten Zeit sind von hier aus Motorboote, besonders nach Russland ausgeführt worden, mit Schiffsschrauben einer ganz neuen und eigenthümlichen Konstruktion! Der Lieferant Herr Carl Meissner in Hamburg nennt diese ihm gesetzlich geschützten Schrauben „Schaufelschrauben“, weil sie breite schaufelförmige Flügel haben. Das Charakteristische dieser neuen Konstruktion ist ein scharf aufgesetzter Rand, welcher

das axial abströmende Wasser hemmt und es seitlich über die breite Druckfläche leitet, und dadurch eine erhöhte Druckwirkung erzielt bei sehr geringem Durchmesser. Da diese Schraube bei gleichem Nutzeffekt mit der Hälfte der für gewöhnliche Schrauben notwendigen Wassertiefe auskommt, kann sie besonders solchen Booten zur Fortbewegung dienen, deren geringe Tauchung somit den Schraubenbetrieb ausschliesst. Die Konstruktion hat sich im praktischen Betriebe bewährt, und bietet eine einfache und dem kleinen Betriebe mit Motorbooten ausreichende Lösung der Navigation mit Schrauben in seichten Wasserläufen.

## Hamburg - Amerika - Linie.

# Nach New York

Prussia	25. Sept.	Pennsylvania	2. October.	† Normannia	7. October.
† Fürst Bismarck	30. Sept.	Patria	2. October.		

† via Southampton und Cherbourg.

---

Nach **Boston**  
Hispania 25. September.

Nach **Baltimore**  
Hispania 25. September.

Nach **Philadelphia**  
Alesia 2. October.

Nach **New-Orleans**  
Calabria 25. September.

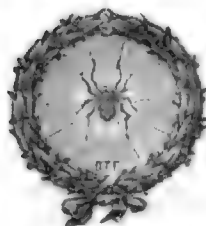
Nach **Galveston**  
Calabria 25. September.

Nach **Westindien-Mexico**  
am 1., 6., 10., 13., 17., 21. 25. u. 28.  
jeden Monats  
laut Fahrplan der Gesellschaft.

Hansa-St. Lawrence-Linie:  
Nach **Montreal**  
Armenia 25. September.  
(ladet nach Quebec direkt).  
Carlisle City 9. October.

## Bremer Tauwerk-Fabrik A.-G.

vormals C. H. Michelsen.



Grohn-Vegesack b. Bremen im Zollgebiet,

Geschäftsbestand seit 1790. Arbeiter über 300.  
Kapital M. 1,500,000 grösste und leistungsfähigste Tauwerkfabrik  
Deutschlands, fabricirt

Hanf-, Manila, Eisen- und Stahldraht-Seile, sowie  
Leinen, Schnüre und Bindfäden aller Art.

Agentur Hamburg:

Böning & Hoser. Gr. Reichenstrasse 73-77. Rolandshof.

## Farben, Lacke, Oelfarben

für Schiffsbedarf und Export

# J. D. Flügger, Hamburg.

Gegründet 1787.

Contor: Rödingsmarkt 19.

Fabrik: Röhrendamm 29/33. Canalstrasse 5/7.

Zweigniederlassungen in Kiel und Copenhagen.

Faulstrasse 9. Möntergade 21.

Fernsprecher Amt I. 2786.

## „GERMANIA“

Lebensversicherungs-Aktien-Ges. zu  
STETTIN.

Versicherungsbestand Ende Juli 1897:  
184 627 Policen mit 548 Millionen M.  
Capital und 2 214 473 M. Jahresrente.

Sicherheitsfonds Ende 1896:  
**192 Millionen Mark.**

Ausser für alle Formen der Lebens- und  
Aussteuer-Versicherung empfehlen wir  
obige Gesellschaft zum Abschluss von

**Leibrenten-Versicherungen**

zu den vortheilhaftesten Bedingungen.

Die jährlich postnumerando zu erhebbende  
Leibrente, sofort beginnend, und bis zum  
Tode zahlbar, beträgt für eine Capital-  
einlage von M. 1000.— beispielsweise  
für die nachstehenden Beitrittsalter:

Beitrittsalter	Mark
55	77.30
56	79.70
57	82.20
58	85.—
59	88.—
60	91.10
61	94.—
62	97.20
63	100.50
64	104.20
65	108.50
66	113.20
67	118.20
68	123.10
69	128.50
70	133.—
71	136.50
72	140.—
73	143.50
74	147.—
75	150.—

Bei halbjährlicher oder vierteljährlicher  
Abhebung der Rente tritt eine geringe Er-  
mässigung ein.

**Gemeinschaftliche Rente für zwei**  
Leben, geeignet für Eheleute, Geschwister  
etc., zahlbar bis zum Tode des Zulezt-  
lebenden, zu sehr günstigen Tarifsätzen.

**Aufgeschobene Leibrenten zur Sicher-**  
stellung des eigenen Alters.

Besonders vortheilhafte Renten-Com-  
binationen zur Sicherstellung der Kinder  
durch einmalige Capital-Einzahlung oder  
jährliche Prämien.

Nähere Auskunft erteilen

**Ebert & Weiszflog,**  
General-Bevollmächtigte.

Comptoir: Rathhausmarkt 4.

Börse: vor Pfeiler 25.

**HAMBURG.**

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-Handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-Handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-Handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 40.

Hamburg, den 2. October.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter. (Fortsetz.) — Einiges über Lascaren. — Die Schifffahrt in Japan. — Die „Turbinia“. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Kriegs- und Handelsmarine verhält sich nicht selten zu einander wie zwei eifersüchtige Brüder. Sie sind an ein und dasselbe Element gebunden aber nicht selten lässt sie ihre Eifersucht vergessen, die natürlichen Bande die sie unzertrennlich aneinander fesseln und in allen ihren Lebensfunctionen aufeinander anweisen. Wenn aber einmal ein schwerer Schicksalsschlag die Eine trifft, dann bricht doch das Gefühl der Zusammengehörigkeit mit Naturgewalt wieder durch. Im Unglück fühlen sie sich Beide eins und was die Eine duldet das empfindet die Andere ebenso tief, als hätte sie es am eigenen Leibe erprobt. So wird der schwere Verlust den unsere Kriegsmarine in den verfloßenen Tagen durch das Kentern eines Torpedobootes in der Elbmündung erlitten, wohl nirgends so lebhaft nachgefühlt als in der Kauffahrteiflotte. Um die braven Seeleute, die bei diesem Unfalle der See zum Opfer gefallen sind, trauern die Seeleute der Handelsmarine als wären es ihre eigenen Angehörigen. Ein Zusammenwirken ungünstiger Umstände, wie es nur der Seemann aus Erfahrung kennt, scheint des Verhängniss herbeigeführt zu haben. Ein stürmischer W.N.W. Wind, der direkt in die Elbmündung hineinstand, wühlte bei dem starken Elbstrom eine kurzo steil auflaufende See auf, die den ranken kleinen Fahrzeugen, wie es die Torpedoboote nun einmal sind, gefährlich werden musste. Eine schwere See wird das verunglückte Boot auf die

Seite geworfen haben, und ein nachfolgender Brecher dürfte dann das ganze Fahrzeug überfluthet haben, sodass an ein Wiederaufrichten nicht mehr zu denken war. Dass z. Z. eine ganz abnorm wilde See in jener Gegend herrschte, bestätigten die Führer der Kauffahrteischiffe, die an der Stelle passirt sind. Der Schnelldampfer »Cobra«, der einige Stunden nach dem Unfall auslief, musste der kochenden See wegen seine Geschwindigkeit mässigen und doch liefen ihm die Sturzseen noch bis zur Kommandobrücke auf.

Das Absatzgebiet, in dem die deutsche Industrie im schärfsten Wettbewerb mit derjenigen der Vereinigten Staaten steht, ist Westindien und die an das Antillenmeer angrenzenden Länder des südlichen amerikanischen Continents. Im Laufe der letzten 15 Jahre haben die Amerikaner dort mächtig an Boden gewonnen und wir haben um so mehr Ursache ihre Fortschritte zu beobachten und ihr Vorgehen zu studiren, als Deutschland bislang, dank der vielen dort ansässigen Deutschen und der vorzüglichen Schifffahrtsverbindungen in jenen Ländern dort den ersten Rang behauptete. Die Amerikaner sitzen uns scharf auf den Fersen, und erst neuerdings haben sie in Venezuela eine Institution ins Leben gerufen, die wohl dazu angethan sein dürfte, ihren Industrie-Erzeugnissen noch neue Abnehmer zu sichern. Die National Association of Manufacturers hat in Caracas mit grossem Capital eine Art industriellen Museums, ein Musterlager im grossen



Styl, eingerichtet, mit dem ein kaufmännisches Auskunftsbureau verbunden ist. In dem Lager sollen den venezuelanischen Käufern amerikanische Fabrikate von vorzüglichster Beschaffenheit vor Augen geführt werden, um sie allmählig von den billigen deutschen Waaren zu entwöhnen, die nach der Versicherung des Leiters des neuen amerikanischen Unternehmens auch entsprechend schlecht sein sollen. Allem Anschein nach handelt es sich bei dem neuen Musterlager nicht um eine unbedeutende und obscure Gründung, sondern um eine mit grossen Mitteln ins Werk gesetzte Einrichtung hinter der die Grossindustriellen der Vereinigten Staaten stehen. Freilich ist es eine andere Frage, ob der Versuch den gewünschten Erfolg haben wird, denn die Verhältnisse unter denen sich die Geschäfte in Venezuela abwickeln liegen eben ganz eigenthümlich. Die Caffecernte ist dort der Angelpunkt für alle geschäftlichen Transactionen. Wer dem Farmer den Caffee womöglich noch an der Stauden abkauft, der hat auch die erste Hand im Spiel bei Verkauf der Importwaaren und in dieser Beziehung stehen eben die grossen deutschen Häuser in Venezuela oben an. Immerhin thun die deutschen Exporteure gut, die amerikanische Concurrnz nicht auf die leichte Schulter zu nehmen.

Die dieser Nummer beigelegte Seeamtsverhandlung den Unfall des Dampfers „Banda“ betreffend, hat die Aufmerksamkeit des seefahrenden Publikums auf einen Punkt gelenkt, den zu besprechen wohl der Mühe werth ist. Die Ausführung des Reichs-Kommissars, sowie der Spruch des Seeamtes enthalten beide eine Rüge des Schiffsführers, wie es an Bord seines Schiffes möglich war, dem wachhabenden Steuermann ohne genaue Kenntniss der Position des Schiffes vor Antritt seiner Wache, diese zu überlassen. Halten wir auch im vorliegenden Falle die Strandung der „Banda“ mehr durch die Schuld des Steuermanns, wie durch die des Schiffers veranlasst, weil Ersterer, dem es an Bord dieser Dampfer doch ohne Frage freisteht sich Informationen über die Position des Schiffes vor Antritt seiner Wache zu beschaffen, den Gang in das Navigationszimmer, wo die Seekarte zur Kenntnissnahme ausliegt, unterlassen hat, so sind doch, insbesondere auf Segelschiffen Fälle, in denen die Schuld auf Seiten des Schiffers liegt, wenn die jüngeren Steuerleute nicht genügend von der Lage des Schiffes unterrichtet sind, nicht selten. Jeder der längere Zeit und auf verschiedenen Segelschiffen als Steuermann gefahren, weiss aus Erfahrung, dass ausser dem Führer und dem ersten Steuermann Niemand die Gelegenheit hat, einen Blick in die Karte zu werfen, weil ihr Aufenthaltsort die Kajüte des Kapitäns ist, die zu betreten, zum Zweck der Einsicht in die Karte, den meisten

jungen Steuerleuten peinlich ist, welche Empfindung durch das Benehmen des Kapitäns bei solchem Anlasse sich nicht selten als unberechtigt erweist. Haben derartige Verhältnisse in den grossen Segelschiffsrhedereien auch schon manche zu Gunsten der Steuerleute ausfallende Veränderung erfahren, so wird man auf kleinen Seglern, besonders auf denen, wo der Führer zu gleicher Zeit auch Mitheder ist, noch heute das Vorhergesagte bestätigt finden. Nach der Ansicht der aus der alten Schule stammenden Schiffsführer, ist die hauptsächlichste Pflicht eines jungen Steuermanns die, sich an allen Schiffsarbeiten an erster Stelle persönlich sehr eingehend zu betheiligen. Da von Seiten der Steuerleute, entgegen dieser Annahme, niemals Einspruch erfolgte, haben die staatlich geprüften jungen Steuerleute allmählig die Functionen eines Bootsmanns übernommen. Die Schiffsführer sollten jedoch im Interesse der Rheder sowie in ihrem Eigenen sich allmählig daran gewöhnen, die Steuerleute mehr als solche zu behandeln und ihnen den unbedingt notwendigen Einblick in die Navigation gestatten.

Seit Einführung des Dampfes als treibende Kraft, anstatt der bis dahin ausschliesslich benutzten Segel entwickelte sich, besonders der überseeische Verkehr, in ausgedehntem Maasse. Die Anzahl der Schiffe wuchs von Jahr zu Jahr beständig, neue Werften wurden gegründet und fanden andauernde Beschäftigung; jedoch nicht mehr allein durch Bauaufträge britischer Rheder, denn auch andere Nationen, besonders die deutsche, norwegische und amerikanische, zeigten ein reges Interesse und grosse Entwicklungsfähigkeit. Die natürliche Folge war die energische Betheiligung dieser Nationen am Welthandel und Wettbewerb, wesshalb ihre Handelsflotten eine Erweiterung und Vergrösserung erfahren mussten. Jedoch mit dem enormen Aufschwunge des Schiffsverkehrs, den besonders der Atlantische Ocean in den letzten Jahren erlebt hat, haben auch die Listen derjenigen Gesellschaften, welche uns über Schiffsunfälle Auskunft geben, eine entsprechende Ausdehnung erfahren. Die den Schiffen zustossenden Unfälle werden zum weitaus grössten Theile in der Maschine zu suchen sein, wo durch den Bruch oder die Beschädigung eines wichtigen Maschinentheils eine Manövrierunfähigkeit der Maschine und in Folge dessen des ganzen Schiffes hervorgerufen werden kann. Ein auf diese Weise zur Unthätigkeit verurtheiltes Schiff wird sein Augenmerk darauf zu richten haben, denselben Weg kommendo oder passirende Schiffe um Hilfe zu bitten. Bei dem ungeheuren Werth, den die grossen Passagier- und Postdampfer der Gegenwart repräsentiren, wird es ein lohnendes Geschäft bedeuten, ein derartiges Schiff, wenn ihm ein Maschinenschaden zustösst, in den nächsten Hafen zu tanzen.

denn der Gewinn, den eine glückliche Bergung für den Rheder einbringt, ist mitunter grösser wie die Nettofracht seines Schiffes während des ganzen Jahres. Was beim Einschleppen havarirter Schiffe verdient werden kann, wenn das schleppende Schiff während seiner gefährlichen Thätigkeit sich nicht selbst Beschädigungen zuzieht, mögen einige bemerkenswerthe Einzelfälle veranschaulichen. Die City of Richmond, 1882 in Halifax eingeschleppt, kostete die Versicherer 35 000 \$ an Bergungsgebühren; die City of Boston in demselben Jahre 46 500 \$, die City of Paris im Jahre 1890 30 000 \$; das Flottmachen der City of New York bei Sandy Hook brachte der die Arbeit unternehmenden Bergungsgesellschaft 100 000 \$ ein; das Abbringen eines Red-Stare-Line Dampfers in der Nähe von New-Jersey kostete 40 000 \$; die noch in aller Erinnerung lebende Strandung des neuen amerikanischen Schnelldampfers St. Paul, der durch zwei Bergungsgesellschaften wieder flott gemacht wurde, brachte den glücklichen Unternehmern die ungeheure Bergungssumme von 160 000 \$ ein. Wohl der höchste Bergelohn, welcher jemals in einem Lande bezahlt ist. Die Erwähnung, dass die genannten Fälle mit den überaus günstigen Resultaten, für die Unternehmenden, Ausnahmen sind und, dass nur zu oft bei Inangriffnahme einer Bergung statt des erhofften Gewinnes eine Beschädigung am Schiffe oder Einbusse von Menschenleben eintritt, ist für unsere fachmännischen Leser wohl kaum nothwendig.

In einem Artikel dieser Nummer bringen wir ein von einem erfahrenen und scharf beobachtenden britischen Schiffsführer gefälltes Urtheil über die Lascaren zum Ausdruck. Der Leser wird bei Einblick in die Abhandlung wahrnehmen, dass der ungenannte Verfasser die Behauptung, nach welcher alle Lascaren gleich unfähig zum Schiffsdienste seien, nicht nur energisch zu widerlegen sucht, sondern in lebhafter Weise für die indischen Eingeborenen, bestimmter von ihm genannten Districte, eintritt. Es wird uns deshalb um so mehr befremden, wenn wir erfahren, dass in Neu Seeland ein Gesetz, dem die Sanction des australischen Premier-Ministers nicht versagt wurde, zu Stande gekommen ist, welches eine unverdiente und unerklärliche Härte gegen die Lascaren in sich birgt. Denn nach der neuen Shipping Act. des Landes dürfen subventionirte englische Postdampfer, die einen Hafen der australischen Insel anlaufen unter ihrer Mannschaft keinen Lascaren führen, müssen also ausschliesslich europäisches Personal haben. Weil aber die meisten grösseren an der chinesischen und indischen Küste fahrenden Dampfer einen lebhaften Verkehr und Handel mit Häfen Neu Seelands aufrecht erhalten, werden die auf diesen Schiffen bis jetzt beschäftigten Lascaren durch das neue Gesetz hart getroffen,

während den Rhedereien durch ausschliessliche Beschäftigung europäischer Seelente grössere Kosten erwachsen. Der Vorsitzende einer der bedeutendsten an jenen Küsten beschäftigten Rhedereien, der P. und O. Compagnie, erwähnt in seiner Ansprache an die Aktionäre bei Gelegenheit der halbjährigen Versammlung, dass die Lascaren ein nennenswerthes und brauchbares Mannschafts-Personal dieser Schiffe bilden und dass ohne die Zuhilfenahme der Eingeborenen die Hälfte der jetzt fahrenden Schiffe aus Mangel an Mannschaften aufliegen müsste. In England selbst, besonders in Regierungskreisen, hat das Zustandekommen eines derartigen Gesetzes sehr unangenehm berührt, weil gerade unter den gegenwärtigen Unruhen in Indien alles vermieden werden muss die eingeborene Bevölkerung grundlos zu reizen. Mr. Chamberlain der Kolonialminister, bekannt durch sein energisches Auftreten, hat denn auch nicht unterlassen, in sehr missbilligender Weise seine Meinung den maassgebenden Personen der australischen Insel zum Ausdruck zu bringen.

Das Erscheinen des Segelhandbuchs des Irischen Kanals II. Theil, von der Deutschen Seewarte herausgegeben, wurde seiner Zeit von uns erwähnt, und in kurzen Worten auf die Bedeutung des Werkes hingewiesen. Heute liegt uns eine Besprechung des Buches zur Einsicht vor. Der Rezensent, die zu überwindenden Schwierigkeiten sowie die langwierigen Vorstudien, welche zum Vollenden eines solchen Werkes erforderlich sind voll erkennend, hebt die Erleichterung hervor, welche der Seewarte durch eingesandtes Material seitens der Mitarbeiter zur See zu Theil wurde. Insbesondere wird die werthvolle Unterstützung der Dampfschiffsführer erwähnt, welche durch Hafenbeschreibungen, Anleitungen über An- und Einsteuern der Häfen u. s. w. viel dazu beigetragen haben, eine Beschleunigung des Werkes herbeizuführen. Da das einmal begonnene Werk, die Beschreibung verschiedener für die Schifffahrt wichtiger Küsten, durch ein besonderes Ressort der Seewarte fortgeführt werden soll, so ist die weitere Unterstützung unserer Mitarbeiter zur See, so erwähnt Herr Meuch in seiner Besprechung, sehr erwünscht und hierdurch erbeten. Es dürfte hier der Ort sein, auf die grosse Unterstützung hinzuweisen, welche bei Bearbeitung der Küstenbeschreibungen und namentlich der Segelanweisungen durch klar gefasste Berichte über Ansteuerungen u. s. w. erwächst. Es wäre daher vielleicht die Veröffentlichung eines einschlägigen Fragebogens angezeigt, durch welchen erstlich die Arbeit für die freiwilligen Mitarbeiter auf die für die Segelanweisung wichtigen Punkte gerichtet und dann die Sichtung des eingelaufenen Materials wesentlich erleichtert wird.

In der verfloßenen Woche hat der neue, in Stettin beim „Vulcan“ erbaute Loyddampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ seine erste Reise von Southampton nach New York in der ausserordentlich kurzen Zeit von 5 Tagen 22 $\frac{1}{2}$  Stunden zurückgelegt. Diese grossartige Leistung des deutschen Schiffsbauwes hat von höchster Stelle aus Anerkennung gefunden. Auf eine diesbezügliche Meldung des Norddeutschen Lloyd's hat der Kaiser an die Bremer Rhederei folgende Depesche gerichtet: „Ihre so überraschende Meldung hat Mich von ganzem Herzen gefreut. Die unerreichte Leistung giebt Zeugniß von der Zuverlässigkeit der Werft, wo das stolze Schiff entstanden, und entspricht dem hohen Namen, den es trägt. Möge unser Schiffsbau stets wie jetzt vorwärts strebend unerreicht bleiben und nur das denkbar Beste an Schiffen Ihrer bewährten Gesellschaft und Bremens Flagge zuführen. Wilhelm I. R.“

Der Norddeutsche Lloyd hat, um seinem stets in Auswachs begriffenen Schiffspark eine passende Verwendung zu sichern, eine neue Linie eröffnet, die im Weltverkehr voraussichtlich von weittragender Bedeutung werden wird. Es sollen regelmässig Dampfer unter der Lloydflagge zwischen San Francisco und Yokohama laufen und voraussichtlich dürften in diesen Dienst die älteren Schnelldampfer der New Yorker Linie eingestellt werden. Da ausser in der nordtransatlantischen Fahrt wohl kaum auf einer anderen Dampferoute Schiffe von annähernd gleicher Geschwindigkeit wie diese Dampfer des Lloyd verkehren, so wird diese neue Linie, wie man annehmen darf, eine der schnellsten im Stillen Ocean werden und jedenfalls die jetzt zwischen Japan und Nordamerika bestehenden Linien in Bezug auf prompte Beförderung überflügeln.

### Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter.

Von Fritz Schemel in Cronthal bei Crone a. d. Brahe.\*)

Eine Epoche machende Erfindung war jedenfalls die Erfindung des Schiffskiels, als Mittel gegen die Abdrift des Schiffes: sind wir doch dadurch erst in die Lage versetzt, bei dem Winde segeln zu können. Kiel, hochd. Keil hat mit dem uns verloren gegangenen altdeutschen Worte Kiel, altnord. Kiol für Schiff, garnichts zu thun. — Unsere Gelehrtenwelt ist vielfach noch der Ansicht, dass die

\*) Der seemannische Leser wolle es mir zu Gute halten, wenn ich mich in meinen Ausführungen mit der sachlichen Bedeutung der einzelnen Worte mehr beschäftige, als ihm für eine nautische Fachschrift erforderlich scheint. Ich möchte ihm dadurch Gelegenheit geben, dazu Stellung zu nehmen, damit dann Sprachgelehrte auf dieser geklärten Grundlage später sicher weiter bauen können. — Dankbar werde ich sein für jede Zuschrift, die zur Förderung meiner Bestrebungen irgendwie dienen kann.

alten Barden in ihren Gesängen mit Kiel den alten Schiffskiel gemeint. Es ist zwar dichterisch erlaubt, manchmal auch ganz schön, pars pro toto zu setzen, indessen ebenso wenig, wie den Schornstein eines Dampfers, konnten sie unsern Kiel besingen. Mit der Möglichkeit den seitlichen Wind zu benutzen, rückte auch der Gedanke nahe, dem Schiffe durch Vermehrung der Masten mehr Segel zu geben. So sehen wir denn dreimastige Schiffe entstehen. Hinter dem bisherigen Maste, der nunmehr zum Grossmaste wurde, entstand ein Mast mit dem Besan, welcher demselben seinen Namen gab. Durch die Betonung des Wortes auf der letzten Silbe, verräth sich dasselbe, als eine fremdländische Entlehnung. Ja, nicht nur den Namen, sondern auch die Form des Segels haben wir von den Italienern übernommen. Besan, niederl. bezaan, engl. mizzen kommt von ital. mezzana = Ruthe. Es ist das bei allen romanischen Völkern ganz allgemein verbreitete, von uns lateinisches genannte Segel, in Gestalt eines stumpfwinkligen Dreiecks, das mit seiner langen Seite an eine ruthenartige Rahe angeschlagen ist. Zweifellos eine Segelart, die für unsere Breiten möglichst wenig geeignet, deshalb auch verhältnissmässig rasch dem Gaffelsegel Platz gemacht hat, dem aber der Name verblieben. Die in Holland erbauten Schiffe des grossen Kurfürsten von Brandenburg führten noch das alte Ruthensegel. Den vorderen dritten Mast musste man, da das Schiff durch den Besan sehr luggierig geworden war und die vorderen Schratsegel, Stagssegel und Klüver noch nicht erfunden, so weit als irgend möglich nach vorn rücken. An diesem Maste, der etwas niedriger war, als der Grossmast, wurde wieder, wie an letzterm ein Rahe-segel geführt, dessen Hals man nun aber, da der Mast zu nahe am Bug stand, nicht mehr weit voraus holen konnte, so dass dasselbe bei vorlichem Winde sehr leicht zu killen begann. Dieser Umstand gab ihm den Namen Fock. Fock bedeutet altdeutsch Fächer und gehört zu altnord. finka = fegen, hin und herbewegen.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass Jan Maat noch eine andere Bedeutung des Wortes im Auge hatte, dies dürfte dann der Grund sein, weshalb die Engländer den Namen nicht angenommen haben, sondern das Segel heute noch foresail nennen, obgleich inzwischen noch verschiedene andere Vorsegel dazu gekommen sind. Dass sie sich die Worte Fock und Mars nicht zu eigen gemacht, kann man ihnen nicht grade verdenken, nur hätten sie ihre Köpfe mal anstrengen können, um andere Namen auszuklügeln, als die unzutreffenden foresail und top. Aber so ist John Bull, so wenig genügsam er in mancher Beziehung ist, so genügsam ist er in sprachlicher Hinsicht. Obgleich über einen reichen Wortschatz zu verfügen en-



behilft er sich doch mit wenig Worten. Dieses ist die Ursache, dass fremde, auf niedriger Culturstufe stehende Völker seine Sprache so leicht erlernen.

Da vor Einführung der vorderen Schratsegel der Hauptdruck immer noch hinter dem Schwerpunkt des Schiffes lag, verfiel man darauf, dasselbe nach vorn durch das Bugspriet zu verlängern und auf dessen vorderes Ende einen kurzen Mast zu setzen, an dem ein Rahesegel geheist wurde, das Blinde genannt. Doch wohl deshalb, weil es den Leuten die Aussicht benahm, sie blendete. Dieses Segel ist durch die Stagesegel rasch verdrängt, an sein ehemaliges Dasein erinnert heute nur noch die untere Rahe, die blinde Rahe, die unter dem Bugspriet liegend, demnächst als Aushalter der Klüvergeien diente und später unter Beibehaltung des Namens vielfach mehr zurück auf die Back verlegt wurde.

In diese Zeit fällt auch die Einführung der Brassen. Die Brasse, engl. brace, ist ein Tau, welches von dem jenseitigen Rahenock, über den Top des vorderen oder hinteren Mastes an Deck führt, zur wagerechten Bewegung der Rahen.

Das Wort scheint englischer Herkunft zu sein, denn brace oder brassets heisst daselbst die Armrstung, Armbewehrung der Gewappneten mit brass, das ist Metall oder Bronze. Die Erklärung ist leicht, wenn man in Betracht zieht, dass die Englischen den Rahenock yardarm nennen und dass auf denselben ein eiserner Ring mit Augbolzen aufgetrieben ist, in deren eine die Brasse oder der Brassblock eingehakt ist. In den oberen Augbolzen besagten Ringes wird die Topnant eingehakt, es sind dieses Taue, welche die festen Rahen vom Top der zugehörigen Stänge aus tragen. Diese Wortbildung zu erklären, muss ich Sprachgelehrten überlassen.

So ungefähr sah das Zeug aus, das die Schiffe am Ausgange des Mittelalters trugen. Indessen mit der Entdeckung von Amerika und des Seeweges nach Ostindien, nahm der Umfang der Schiffskörper schnell zu, mit ihm die Ausdehnung der gesamten Tuigaadje, wie der Holländer sagt, und vollzog sich die Entwicklung bis zum vollgetakelten Schiffe in rascher Folge. Auf die Topstänge wurde noch eine Stänge gesetzt, die Saling an Top des Mastes erweiterte sich zur Märs s. S. 63, die der auf ihr ruhenden Stänge und dem an dieser geführten Segel die Namen Marsstänge und Marssegel gab, während die Saling an Top der Marsstänge fortlebt. Die Urbedeutung des gemeinermanischen Wortes Sal ist dunkel, hier bedeutet es Schwelle, niederd. süll., Saling = Schwellchen. Auf dem Absatze der oben vierkantig beigeauenen Marsstänge ruht an jeder Seite eine Langssaling; darüber rechtwinklig verbolzt, gleichfalls der Stän-

ge anliegend zwei Twarssalings zum Aushalten der Bramstängenwanten. Die Langssalings bilden vorn überstehend einen Kasten; durch diesen und das Eselshoofd am Top der Marsstänge wird die Bramstänge beim Aufbringen geschoben, bis deren vierkantiger Fuss mit der Unterkante der Langssaling abschneidet, worauf an der Oberkante derselben ein viereckiges Holzstück durchgesteckt wird, das Schlotholt, hochd. Schlussholz, auf dem die Stänge dann ruht.

Das Eselshoofd s. S. 64 besteht aus einem länglich ovalen, mit einem eisernen Bande zusammengehaltenen Bohlstücke, dessen eine Hälfte auf den Mast oder die Marsstänge gezapft ist, so dass seine Hinterkante sich damit vergleicht, während durch einen runden Ausschnitt in der vorderen Hälfte die Stänge geht. Das an der obersten Stänge über dem Marssegel geführte Segel, ist das Bramsegel, nach dem erstere wieder Bramstänge heisst. Engl. gallantsail und gallant top mast. Bram, Bräm bedeutete zuerst etwas struppiges, buschiges, daher engl. broom, Besen, Bramsche heisst im niederd. der Besenpfriem lat. Spartium scoparium; dann aber Pelzwerk, womit der Rand eines Kleidungsstückes verziert, verbrämt war und schliesslich den Rand oder die Verzierung als solche, die Bräme. Das neue Segel wurde somit als eine Verbrämung des Marssegels betrachtet, worin ungefähr derselbe Sinn liegt, wie in dem englischen gallant, das zierliche. Das Kreuzbramsegel ist den Holländern so zierlich erschienen, dass sie es spottweise Grietje getauft haben. Griet ist ein kleiner Plattfisch und Grietje ein kleiner Griet. Weiter entstand über dem Bramseil, an der verlängerten Stänge, das Bobenbramseil, Oberbramsegel, engl. royal, das königliche, welch' letzteres bei uns vielfach den deutschen Namen verdrängt hat. Die alten Holländer haben darüber, allerdings vereinzelt, ein dreieckiges Segel geführt, von ihnen Klapmutsen genannt. Die Klappmütze war eine gestrickte Kopfbedeckung in Form eines Klingelbeutels, deren oberer Theil beim Tragen dreieckig zur Seite hing.

Heute führen wir über dem Royal, als letztes Rahesegel, das Skysegel auf manchen grossen Schiffen. Engl. sky bedeutet den Lufthimmel. Segel und Name sind vermuthlich amerikanischen Ursprungs, denn die Amerikaner hatten uns im Schiffsbau, was Grossartigkeit und Kühnheit der Ausführung anbelangt, bald weit überflügelt und sind uns nicht allein hierin, sondern auch durch Einführung practischer Neuerungen vorbildlich geworden. Weil wir nun mal im Top so hoch gekommen, wollen wir uns gleich den Wimpel daselbst etwas näher betrachten.

(Schluss folgt.)

## Einiges über Lascaren.

Die Verhandlungen über den Untergang des britischen Dampfers „City of Agra“ am 2. Februar 1897, hatten für die seemannische Bevölkerung grosses Interesse, weil der Gerichtshof den Verlust der vielen Menschenleben zum grossen Theile dem feigen Auftreten der an Bord als Mannschaft beschäftigten Lascaren zuschrieb.

In früheren Jahren hat man oft Veranlassung genommen eine sehr nachtheilige Kritik über den Charakter und die Eigenschaften der lascarenischen Bevölkerung auszuüben. Man verfuhr und verfährt noch heute dabei sehr ungerecht, weil unter dem Ausdruck „Lascaren“ alle die verschiedenen Klassen der ost-indischen Eingeborenen, welche Dienste auf europäischen Schiffen leisten, verstanden sind; sich also demgemäss auch jede abfällige Aeusserung über die Lascaren auf alle diese Klassen erstrecken müsste. Das ist aber in der That nicht der Fall, denn die eingeborene indische Bevölkerung, deren einzelne Mitglieder sich dem Seemannsberufe widmen, wird in vier ganz verschiedene Klassen getheilt, die sich von einander nicht nur durch ihre Sitten und Gebräuche, sowie durch den Religionskultus unterscheiden, sondern hauptsächlich bezüglich ihrer Charaktereigenschaften ganz von einander getrennt werden müssen.

Fangen wir vom Norden Bombay's an, dort sind die Suraten, aus Surat stammend, ansässig; diesen benachbart wohnen die Ratnaghari, welche an der Malabar-Küste ihren Wohnsitz haben; ferner der Calcutta-Lascare, dessen Heimath in Calcutta selbst und seiner Umgegend zu suchen ist; schliesslich haben wir noch die Chiltagonier, Bewohner der Provinz Chiltagony östlich von Bengalen.

Beschäftigen wir uns also zuerst mit den Suraten, deren Religion die der Hindu's ist, diese sind von allen Hindusekten die einzigen, die ein gewisses allerdings sehr geringes Contingent an Seeleuten stellen. Diese Leute sind tüchtige Arbeiter, reinliche Menschen und gute Seeleute, die auch im Falle eines Schiffsunglückes ihren Mann stellen. Unähnlich den Mohammedanern, welche zu ihren Lieblingsbeschäftigungen eine mehrere Tage anhaltende „spree“ zählen, sind die Suraten nüchterne und ernste Menschen. Die Bewohner Surat's beweisen eine unüberwindliche Abneigung vor fremden Ländern, sodass ihre Dienste nur an der Küste und auf den Schiffen der British-India Comp. Verwendung finden können. Kommt es vor, dass einzelne Fahrzeuge der grossen Gesellschaft nach anderen, als den indischen Häfen, versiegeln sollen, so bestehen die Suraten einstimmig auf ihre Abmusterung, die ihnen natürlich auch gewährt wird. Viele dieser Eingeborenen lernen den Seemannsberuf in ganz jungen Jahren an Bord der kleinen Segelfahrzeuge, deren Beschäftigung hauptsächlich in der engeren Küstenfahrt besteht. Suraten lassen sich nicht zu Diensten eines Heizers oder Trimmers herbei, wenigstens habe ich, so schreibt ein alter Seemann, während meiner zwölfjährigen Fahrt niemals diese Beobachtung gemacht.

Die Ratnaghari-Lascaren bilden bei Weitem den grössten Theil der farbigen von Bombay aus beschäftigten Seeleute. Die P. und O. Comp. setzt ihr Mannschaftspersonal ausschliesslich aus den Bewohnern der Malabar-Küste zusammen, ebenfalls die indische Marine. Der Ratnaghari-Stamm liefert ohne Frage das beste seemannische Personal, denn der Einzelne zeichnet sich durch zähes, lebhaftes, intelligentes und nüchternes Wesen aus. Geboren und erzogen an einer steilen unwirthlichen Küste, erhält der Ratnaghari seine erste seemannische Ausbildung auf den kleinen Küstenseglern, welche sehr zahlreich an der Malabar-Küste vorhanden sind. In Bezug auf diese Eingeborenen, als Seeleute, kann man sagen „wo der Vorgesetzte hinght, da folgt er ihm“. Die Ratnaghari sind directe Nachkommen der früher so gefährlichen Piraten, welche im vorigen Jahrhundert die ganzen Gewässer durch ihre tollkühnen Raubzüge unsicher

machten. Das kühne und unternehmende Blut der Vorfahren steckt noch in vielen dieser Kerle, und diese Eigenschaften berechtigen sie mit den denkbar besten Seeleuten einen Vergleich auszuhalten, nur dürfen die Schiffe, welche mit solchen Eingeborenen bemannt sind, nicht während der Winterzeit in kalte Zonen fahren.

Wir kommen nun zum Calcutta-Lascaren, welcher Namen ihm vom dort fahrenden Publikum beigelegt ist. Er setzt sich aus allen Klassen der um und in Calcutta wohnenden mohammedanischen Bevölkerung zusammen. Er erhält in jungen Jahren keine Ausbildung zum Seemannsberuf, sondern nimmt als Erwachsener Dienste an Bord von Dampfern, wo er in der Musterrolle als Vollmatrose angegeben wird. Der Calcutta-Bewohner ist und wird nie, was man einen wirklichen Seemann nennt, werden. Sein Aeussertes ist nicht angenehm, seine Kleidung schmutzig und seine ganzen Bewegungen deuten von vornherein darauf hin, dass in ihm nichts von dem „Zeug“ steckt, was zu einem Seemann gehört. Nur ganz vereinzelt bringen es zum Bootsmann oder Oberheizer; im Uebrigen werden diese Posten gewöhnlich aus Angehörigen des Chiltagonian-Stammes entnommen. Es ist nicht übertrieben, wenn man behauptet, 90% der Calcutta-Lascaren sind unfähig die Funktionen irgend eines Schiffsmanns zur Zufriedenheit der Vorgesetzten auszuführen.

Die Heimath der Chiltagonier ist, wie schon erwähnt, Bengalen; viele dieser Farbigen finden in jungen Jahren Beschäftigung auf Flussfahrzeugen und Flüssen. Die meisten auf dem Irrawaddy beschäftigten Segel- und Dampffahrzeuge sind mit Angehörigen des Chiltagonier-Stammes besetzt. Im Durchschnitt lässt sich von diesen Lascaren sagen, dass sie tüchtige Arbeiter, reinliche und gehorsame Menschen sind. Einige der von Calcutta nach Europa gehenden Dampfer führen als Maschinenpersonal zum Theil diese Leute, während sich sonst unter ihnen, wie unter allen Lascaren, eine entschiedene Abneigung bemerkbar macht, lange Reisen zu unternehmen.

Noch einmal auf das ganze Lascarensystem zurückblickend, komme ich, so führte ein erfahrener Kapitän aus, vom Standpunkte einer vieljährigen Erfahrung, über die Fähigkeiten des Lascaren im Allgemeinen zu folgenden Schlüssen: Die Lascaren, welchen in ihrer Jugend eine seemannische Ausbildung zu Theil geworden und die unmittelbar zwischen einem von Fischfang oder den Ergebnissen der Küstenfahrt sich ernährenden Volke gelebt haben oder selbst dazu gehörten, sind brauchbare und nützliche Glieder der seemannischen Berufs-klasse. Der Bombay-Lascare erfüllt diese Bedingungen und kann deshalb stets einen Vergleich mit europäischen Seelenten aushalten, während der Calcutta-Lascare, dem jede in der Jugend zu Theil gewordene Ausbildung fehlt, auch nicht den geringsten Ansprüchen, welche man an einen Seemann stellt, genügt. Die in den letzten zehn Jahren an Umfang ausgedehnte Beschäftigung von Lascaren ist dem stetigen Fallen des Rupees, also des im Verkehr gebräuchlichen Geldes zuzuschreiben.

Vor ungefähr fünfzehn Jahren rechnete man zehn Rupees auf ein Pfund Sterling, 1895 schon achtzehn. Die Heuer eines Lascaren betrug vor fünfzehn Jahren 15 Rupees gleich 30 Schilling, gegenwärtig erhalten indische Eingeborene 18 Rupees monatlich, welche Summe in englisches Geld übertragen nach dem heutigen Werth des Rupees nur 1 £ beträgt. Betrachten wir jetzt die Heuern der englischen Seelente vor 15 Jahren; sie waren 2 £ 10 s., gegenwärtig aber 3 £ 10 s. und 4 £, also ungefähr eine Zunahme von einem Pfund in der Heuer der Briten und eine Abnahme von 10 s. in der der Lascaren. Sollte in nächster Zeit der Werth des indischen Geldes eine Steigerung und dabei die Heuern der europäischen Seeleute eine Verminderung erfahren, so würden Lascarendienste nicht mehr in dem heutigen Umfange beansprucht werden. Ein weiterer im Interesse einer Rhederei ausgesprochener Vortheil ist die billige Beköstigung des Lascaren im Gegensatz zu der des Europäers; man rechnet täglich 6 d. für ersteren und 1 s. für den Europäer.

In kurzen Umrissen habe ich, so führt der Verfasser dieses Artikels, welcher sich im Septemberheft des Nautical Magazine mit D. J. M. unterzeichnet, aus, zu zeigen versucht, dass eine Klasse von Lascaren nicht die erforderlichen seemännischen Eigenschaften, die man wünschen möchte, zeigt, jedoch ist es ungerecht und verkehrt den anderen Lascaren denselben Mangel an Fähigkeiten zuzuschreiben. Vor fünfzig Jahren in den Tagen der „Thee-Klipper“, stand der Calcutta-Lascare seinen Mann, so gut wie jeder andere, jedoch aus verschiedenen Ursachen, hauptsächlich in Folge des grossen Bedarfs nach eingeborenen indischen Seeleuten, haben diese Leute an Werth verloren, denn ein am heutigen Tage mit Calcutta-Lascaren bemanntes Schiff ist in meinen Augen seerüchtig. Ein weiterer Grund ihrer Unfähigkeit ist der Mangel an seemännischer Ausbildung in jungen Jahren, auf einheimischen Segelschiffen.

## Die Schifffahrt in Japan.

Die Handelsmarine Japans entwickelt sich in einer Weise und die Schritte welche gemacht werden eine grössere Ausdehnung zu erreichen sind von solcher Bedeutung, dass japanische Schifffahrtsangelegenheiten von Rhedern und Schiffbauern nicht unberücksichtigt bleiben sollten. Ganz Japan nimmt an der Entwicklung seiner Handelsflotte lebhaften Antheil, deshalb besprechen japanische Zeitungen in langen Artikeln Alles, was mit dem überseeischen Handel des Landes in Zusammenhang steht, denn man schreibt in jenem Lande gerade so wie bei uns hauptsächlich über Dasjenige, was die Leser am meisten interessiert, also in diesem Falle über die Schifffahrt.

Eines der grössten Unternehmen der japanischen Schifffahrtstreibenden in letzter Zeit ist die Gründung der neuen pacifischen Linie, welche den Namen Tokyo Kisen Kaisha führt und von Herrn Asano geleitet wird. Dieses maritime Unternehmen darf noch besondere Bedeutung beanspruchen, weil die Pacific Mail and Oriental Company, Verbindungen zwischen San Francisco und Japan unterhaltend, glaubte, da Niemand als Konkurrent auftrat, ein gewisses Monopol zu haben. Die Tokyo Kisen Kaisha hat sich zum Ziel gesetzt, überseeische Verbindungen zwischen Yokohama und San Francisco, zwischen Yokohama und Batoum (Hamburg) und zwischen Yokohama und New-York (via Brasilien) aufrecht zu erhalten. Für die zuerst genannte Route sind drei 6500 Tons grosse Dampfer auf englischen Werften in Bauauftrag gegeben, ihre Ablieferung soll Mitte nächsten Jahres erfolgen. Für die nach Batoum projektierte Route sind die passenden Schiffe noch nicht in Auftrag gegeben, weil eine der Bedingungen, welche die Linie der russischen Regierung stellte, vorläufig noch unerfüllt geblieben ist. Ueber die dritte in Anregung gebrachte Linie lässt sich sagen, dass die Direktion, auf grossen Auswandererverkehr von und nach der brasilianischen Republik rechnend, ein sicheres kaufmännisches Auge gezeigt hat.

Eine fernere Dampfschiffsgesellschaft, deren Schiffe unter japanischer Flagge fahren, ist Osaka-Shosen-Kaisha. Diese Linie unterhält eine lebhafte Küstenfahrt; die Schiffe sind zum grössten Theile kleine oder mittelgrosse Boote, ihre Anzahl beträgt 55 und ihr Raumgehalt 22 658 Tons. Drei grössere Dampfer von zusammen 6400 Tons, auf englischen Werften gebaut, sind bereits auf dem Wege nach ihrem Bestimmungsorte, vier andere, einen Raumgehalt von 9300 Tons umfassend, sollen im Frühjahr 1898 zur Ablieferung kommen. Rechnet man noch die auf den Osaka-Eisen-Werken und auf der Nagasaki Schiffsbauwerft in Bau gegebenen Schiffe hinzu, so repräsentirt im nächsten Jahre die Osaka-Shosen-Kaisha einen Total-Raumgehalt von 43 327 Tons. Die Direction dieser Gesellschaft glaubt im nächsten Jahre ihren Actionären eine Dividende von 10 % zahlen zu können, trotzdem grössere Strecken Landes

zum Bau von Lagerhäusern, Schuppen, ferner die Errichtung eines Quais grosse Summen Geldes verschlungen hat. Die japanische Regierung zahlt der Gesellschaft für ihre Linie nach Formosa eine jährliche Subvention von 200 000 Yen.

Die beiden ebenerwähnten Gesellschaften sind jedoch klein und untergeordnet im Vergleich zur grossen uns allen bekannten Nippon-Yusen-Kaisha. Ihr Schiffspark setzt sich aus 62 Dampfern mit 130 000 Tons Raumgehalt zusammen, ausserdem befinden sich noch mehrere unregistrierte Schiffe, die theils wieder reparirt, theils die Dienste von Schuten versehen, im Besitz der bedeutenden japanischen Rhederei. Die zehn Dampfer-ruten, welche durch die 62 Schiffe unterhalten werden sind folgende: 1) Japan-Europa, 2) Japan-Amerika, 3) Yokohama-Adelaide, 4) Yokohama-Bombay, 5) Yokohama-Shanghai, 6) Kobe-Manila, 7) Kobe-Wladiwostok, 8) Kobe-Tientsin, 9) Kobe-Newschwang, 10) Hong-Kong-Wladiwostok. Die durchlaufene Gesamtdistanz der Schiffe während eines Jahres beträgt 1063193 Seemeilen. — Während der letzten Jahresversammlung dieser Gesellschaft, theilte der Vorsitzende mit, dass, trotzdem 36 Schiffe während des Jahres, weil im beschädigten Zustande, zu längerer oder kürzerer Unthätigkeit gezwungen waren, eine Dividende von 10 % in Vorschlag gebracht ist, allerdings erst nachdem von den Actionären die zuerst angekündigte 8 % Dividende seitens der Direction heftig beanstandet wurde.

Wir sehen alle maritimen Unternehmen der Japaner mögen sie nun ihre Beschäftigung in der Küsten- oder der transoceanischen Fahrt suchen, sind von Erfolg gekrönt. Gerade dieser Umstand giebt dieser schon durch ihr Naturell veranlagten thatkräftigen und energischen Nation immer mehr Muth und Zuversicht, Eigenschaften, die gewiss einer weiteren Entwicklung der Schifffahrt nicht hinderlich sind, jedoch dem europäischen Schifffahrtstreibenden Veranlassung geben können, dem ostasiatischen Rivalen etwas mehr Aufmerksamkeit als bisher zu schenken.

## Die „Turbina“.\*)

Dieses neue Fahrzeug ist ein englisches Torpedoboot von geringem Displacement und grosser Geschwindigkeit, Umstände, die sich gewöhnlich gegenseitig ausschliessen, weil grosse Geschwindigkeit, grosse Kraft und schwere Maschinen braucht, die das Displacement eines Fahrzeuges entsprechend erhöhen. Dieses eigenthümliche Resultat wird durch die Anwendung eines Specialmotors, der Dampfturbine Parsons, erreicht, die bisher in der Marine nur benutzt wurde, um die dynamo-electrischen Maschinen zu treiben, denen sie direct angefügt werden kann und sperrige schwere Beugungs-Transmissionen erspart werden. Im Allgemeinen macht man den Turbinen einen grossen Dampfverbrauch zum Vorwurf, besonders bei kleinen Kraftleistungen. Aber indem Parson seine Turbine verbesserte, den Dampfverbrauch verminderte und denselben bei 150—200 Pferdestärken bis auf 7 kg per Pfr. herabbrachte, glaubte er mit denselben den Motor eines Torpedobootes selbst vorthellhaft treiben zu können; zu diesem Zweck versah er das neue Torpedoboot mit seiner Turbine an Stelle der gewöhnlichen Maschine mit zwei- oder dreifacher Expansion. Dieses Boot ist 30,5 m lang, 2,75 m breit und 0,94 m tief; es verdrängt mit der Maschinerie, deren Gewicht 22 Tons nicht übersteigt, nur 45 Tons Wasser. Die Parsonmotoreden „Turbina“ bestehen je aus 7 Elementar-Turbinen, ähnlich den Wasserturbinen, die auf derselben Welle hinter-

\*) In No. 17 und No. 27 unserer Zeitschrift haben wir schon Gelegenheit genommen das Turbinensystem, sowie die damals erfolgte Probefahrt der „Turbina“ zu erwähnen. Der heutige Artikel, eine Uebersetzung aus dem Französischen, uns von einem unserer Mitarbeiter zugesandt, beschäftigt sich eingehender mit dem in Frage stehenden Thema, deshalb seine nochmalige Erwähnung. D. R.



einander sitzen und in demselben Gehäuse eingeschlossen sind. Diese 7 Elementarturbinen sind reihenweise montirt d. h. der vom Kessel kommende Dampf bewegt zuerst die erste, dann die folgende so fort bis die letzte; der von einer Turbine abziehende Dampf bildet die Triebkraft der folgenden. Man hat 3 solcher Motore, die gleichfalls reihenweis stehen, d. h. jeder von ihnen wird durch den Dampf bewegt, der von dem vorherigen Motor abzieht; sie unterscheiden sich nur durch die Grösse der Turbinendurchmesser. Den kleinsten Durchmesser besitzen die Turbinen, die den Dampf vom Kessel erhalten, und er wächst je mehr expandirten Dampf der Motor erhält. Der Dampfdruck beim Eintritt in den ersten Motor beträgt 12 kg, beim Austritt aus dem dritten Motor aber nur noch 100 g, so dass der anfängliche Druck gut ausgenutzt wird. Mit anderen Worten: die Triebkraft wird von 3 Motoren geliefert, deren erster hohen, der zweite mittleren und der letzte niedrigen Druck hat. Diese Motore liegen an beiden Seiten und in der Mitte des Fahrzeuges, sie bewegen jeder eine unabhängige Welle, die schwach geneigt ist, um das Eintauchen der Schrauben sicher zu stellen. Jede Welle trägt 3 gleiche, 45 cm weite Schrauben, welche, wenn das Boot mit ganzer Geschwindigkeit läuft, 3200 Touren machen. Die Condensation erfolgt mit Hilfe von zwei Oberflächencondensatoren, welche hinten an jedem Bord angebracht sind. Den Dampf liefert ein Röhrenkessel vom Express-Typus, dessen Heizfläche 101 qm und die Rostfläche 3,85 qm. beträgt. Die Hilfsapparate umfassen mehrere Luft- und Speisepumpen und Wasservorwärmer. Diese sehr einfache Maschinerie ist leicht zu warten und lässt sich bequem schmieren; die geringe Höhe gestattet, sie selbst in einem Boot auf geringen Gewässern unter die Wasserlinie zu stellen, was die Stabilität des Fahrzeuges sichert.

Bei den letzten Versuchen ergab die Turbine in 2 Fahrten eine mittlere Geschwindigkeit von 32,75 Knoten, diese Fahrten wurden nach 4 stündiger Function und nach 15 tägigem Aufenthalt auf See mit verschiedenen Gangarten ausgeführt. Diese Leistung wurde mit einer Kraftentwicklung von 2100 Pf. erreicht oder mit ungefähr 100 Pf. auf die Maschinentonne und mit 50 Pfd. auf die Displacementtonne. Die Resultate sind beachtenswerth, aber sie sind nicht entscheidend; in mancher Hinsicht ist die Turbinia unvollkommen, aber die ersten ermutigenden Versuche gestatten unzweifelhaft den Constructeuren und Parson in erster Linie, den Motor so zu verbessern, dass er für alle Fahrzeuge mit grosser Geschwindigkeit, kleinem Displacement und besonders für Torpedoboote practisch anwendbar wird; für letztere namentlich werden diese Verhältnisse sehr werthvoll werden. Von einer Autorität werden diesem Typus zwar ernstliche Vorhalte gemacht; er soll bei mässiger Fahrt viel Dampf consumiren und besonders sehr schwer in rückläufigen Gang zu bringen sei. Man hat demnach noch Schwierigkeiten zu überwinden; ausser diesen zwei Mängeln aber ist die neue Construction ein grosser Fortschritt für schnelle Fahrzeuge und es spricht viel dafür, dass diese Probefahrten ein Signal sein werden, den Bau der Kriegsschiffe umzugestalten. (Echo.) Ty.

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt Hamburg.

Der Schraubendampfer „Banda“, Unterscheidungssignal RHWT, ist im Jahre 1890 zu Glasgow aus Stahl erbaut mit Schoonertakelung und einer Maschine von 1650 indicirten Pferdekraften, hat einen Nettorauingehalt von 5521,8 cbm = 1949,20 Registertons, gehört der Actiengesellschaft Hamburg-Pacific-Dampfschiffs-Linie zu Hamburg, wird geführt von dem Kapitän Johann Friedrich Moritz Crety aus Hamburg und hat im Ganzen eine Besatzung von 37 Personen. Die Verhandlung ergab durch Verlesung eines Auszuges aus dem Schiffs-

journal und durch Vernehmung der geladenen und erschienenen Zeugen folgende Sachschilderung:

Auf der Reise von La Libertad nach Punta Arenas passirte der Dampfer „Banda“ am 26. Mai 1897 Abends 8 $\frac{1}{4}$  Uhr Kap Velas bei einem Abstand von 5 Seemeilen; man steuerte per Kompass alsdann SzO.  $\frac{1}{2}$  O bis 10 Uhr, dann SO. bis 11 Uhr und darauf SOzO. bis 1 Uhr Morgens am 27. Mai. Gegen 12 Uhr Nachts beim Passiren von Kap Guionos gab Kapitän Crety dem wachhabenden dritten Officier Herrmann die Ordre, um 1 Uhr den Kurs auf OSO. zu ändern, welchen Kurs der Kapitän schon um 12 Uhr steuern wollte, jedoch der häufigen Regenböen halber bis 1 Uhr verschob, um etwas mehr vom Lande abzukommen. Durch ein Missverständniss änderte der dritte Officier jedoch den Kurs auf ONO., und wurde der Kapitän erst um 2 Uhr auf Veranlassung des ersten Officiers durch den dritten Officier nach der Richtigkeit dieses letzten Kurses befragt, worauf der Kapitän sofort den Kurs auf SOzS. änderte und dem ersten Officier den Auftrag gab, sogleich selbst das Loth zu werfen, was auch geschah, aber bei 15 Faden keinen Grund ergab. Ungefähr 10 bis 15 Minuten darauf glaubte der Kapitän, an Backbord Land zu sehen, und gab sofort Befehl, das Ruder hart Backbord zu legen. Die Ordre wurde prompt ausgeführt, jedoch fiel das Schiff nicht schnell genug ab und stiess auf Grund. Die Maschine wurde sofort gestoppt, da an Steuerbord alles klar schien, jedoch ohne Erfolg denn das Schiff stiess wiederholt heftig auf und kam erst etwas nach 3 Uhr nach wiederholtem Stoppen der Maschine mit Volldampf vorwärts wieder ab. Die Lothungen um das Schiff herum während des Anstosses ergaben an Steuerbord durchweg 5 Faden, an Backbord dagegen 4 $\frac{1}{2}$  Faden und mittschiffs querab von der No. 11 Luke 3 $\frac{1}{2}$  Faden Wassertiefe. Das Peilen der verschiedenen Räume ergab, dass alle Laderäume kein Wasser machten, und nur im grossen Bunker das Wasser bis 2 $\frac{1}{2}$  Fuss stieg. Die Meldung des ersten Maschinisten betreffs Leckage lautete, dass Tanks 2 und 5 sich schnell mit Wasser füllten. Tanks 3 und 4 füllten sich später auch allmählig, zeigten aber keinen Druck. Es wurde dann der Kurs, nachdem die Böte klar gemacht waren, nach Punta Arenas weiter gesteuert, und konnte dann das Wasser durch die Maschinenpumpen auf seinen Stand beschränkt werden, während später, jedoch durch Hilfe von Auslösen vermittelt grosser Fässer, das Schiff ganz lenz gemacht werden konnte. Es ergab sich, dass viele Nieten im Backbord-Rinnstein des grossen Bunkers ausgesprungen waren, welche dann durch Holzproppen gedichtet wurden. Das Schiff wurde dann bequem vermittelt Maschinenpumpen lenz gehalten, und ging man mit 11 Mann Wache. Seewache. Die Ankunft in Punta Arenas erfolgte um 9 $\frac{1}{4}$  Uhr Morgens, woselbst der Lootse Juan de la Luz sofort an Bord genommen wurde, um, falls nöthig, das Schiff an einer geeigneten Stelle in ruhigem Wasser auf eine Sandbank zu setzen und so den Totalverlust des Schiffes zu vermeiden.

Auf besonders eingehendes Befragen erklärte noch der dritte Officier Herrmann: Um 10 Uhr Abends am 26. Mai übernahm ich vom zweiten Officier die Wache. Der mir gegebene Kurs war SO. Um 11 Uhr änderte der Kapitän den Kurs auf SOzO. Später gab der Kapitän mir den Kurs ONO., welcher von 1 Uhr an gesteuert werden sollte. Um 2 Uhr wollte er Meldung haben. Das Wetter war während der ganzen Zeit unsichtig wegen sehr starken Regens. Um 2 Uhr machte ich dem Kapitän Meldung, und erkundigte sich derselbe nach dem Wetter, sowie ob ich etwas von Land gesehen hätte. Kurz nachdem wurde ich vom ersten Officier abgelöst, indem ich den Kurs ONO. übergab. Von dem ersten Officier darauf aufmerksam gemacht, dass der Kurs nicht gut der richtige sein könne, weil Kap Blanco noch nicht passirt wäre, setzte ich Kurse und Distanzen auf der Karte ab und fand auch, dass Kap Blanco noch nicht passirt sei. Ich rief gleich den

Kapitän, um ihn nach dem Kurse zu fragen, bekam aber keine Antwort und ging hinunter nach seiner Kammer, um ihn dort zu suchen, fand ihn aber auch dann nicht. Ich lief wieder auf das Brückendeck zum Kartenzimmer und rief noch einmal, worauf ich Antwort bekam. Ich fragte, ob der Kurs ONO. der richtige sei, worauf der Kapitän antwortete: „Nein, OSO.“ Ich sprang sofort auf die Brücke und änderte den Kurs zu OSO. Der Kapitän welcher sofort folgte, liess das Ruder gleich hart Backbord legen. Kurze Zeit darauf erfolgte der Stoss.

Nach Schluss der Beweisaufnahme führte der Reichscommissar aus: Die Strandung des Dampfers „Banda“ ist auf höchst sorglose und nachlässige Navigirung zurückzuführen und direct dadurch herbeigeführt, dass vor der Strandung weit über eine Stunde ein um 4 Strich verkehrter Kurs gesteuert worden ist. Die Strandung würde wohl vermieden worden sein, wenn die Steuerleute zur Navigirung mehr herangezogen wären, und der Kapitän Crety um 12 Uhr in jener Nacht dem dritten Steuermann die Position des Schiffes, den Schiffsort in der Karte gezeigt und ihm genau Instruction und Anweisungen gegeben hätte.

Nach stattgehabter Berathung verkündete das Seeamt folgenden Spruch: Die Strandung des Dampfers „Banda“ an der Küste von Nicoya ist durch eine nachlässige Navigirung herbeigeführt. Das Verhalten des Schiffers Crety, sowie des ersten Officiers Krüger ist ernstlich zu rügen. Die Journalführung ist als eine höchst mangelhafte zu bezeichnen.

## Vermischtes.

Die Leistungen des neuen Bremer Loyddampfers „Kaiser Wilhelm der Grosse“ auf seiner Erstlingsreise nach New York übertreffen Alles, was bisher an Schiffsgeschwindigkeit geleistet wurde und der deutsche Schiffsbau, wie auch die Rhederei des Norddeutschen Lloyds haben alle Ursache sich zu diesem grossartigen Erfolg Glück zu wünschen. Die Reise ist die kürzeste, die jemals von Southampton aus gemacht worden ist und steht auch den besten Leistungen der Cracks der Cunard-Linie, „Campania“ und „Lucania“, in keiner Weise nach. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 21,5 Seemeilen, aber die während einzelner Etappen erzielten täglichen Durchschnittsfahrten sind noch bedeutend höher. So wurde an einem Tage eine Durchschnittsfahrt von 22,8 Knoten per Stunde und an einem anderen Tage 22,55 Knoten erzielt. Diese Geschwindigkeiten stellen Das, was die vorerwähnten englischen Dampfer bisher erzielt, bei Weitem in Schatten. Wenn man bedenkt, dass der deutsche Dampfer kaum Zeit gehabt hat eine Probefahrt abzulegen und in der Maschine daher noch mancherlei unvermeidliche Störungen, wie sie stets auf einer ersten Reise vorkommen, eingetreten sein werden, so ist man zu der Annahme berechtigt, dass, wenn sich erst alles gehörig eingearbeitet hat, noch bedeutend bessere Resultate erzielt werden dürften. Worin sich der „Kaiser Wilhelm der Grosse“ weiter in vertheilhaftester Weise vor seinen britischen Nebenbuhlern unterscheidet, ist das gänzliche Fehlen jeglicher Vibration, dank des Umstandes, dass die Maschinen nach dem Schlickschen Systeme ausbalancirt sind. Die Schiffsbauwerft „Vulcan“ in Stettin, die den Dampfer gebaut hat, darf auf diesen ihren grossartigen Erfolg mit Recht stolz sein und nicht minder der Norddeutsche Lloyd, der den Muth gehabt, zu so grossen Dimensionen und Maschinenleistungen überzugehen und damit dem deutschen Schiffsbau Gelegenheit zu geben sein Leistungsvermögen in der Herstellung solch aussergewöhnlich grosser und complicirter Schiffe zu beweisen.

Die Hanseatische Colonisations-Gesellschaft lässt durch die Dampfschiffahrts-Gesellschaften das folgende Rundschreiben verbreiten: „Die Hanseatische Colonisations-Gesellschaft m. b. H. in Hamburg, welche im Staate Santa Catharina (Südbrasilien)

über 650.000 ha. der besten Ländereien — ein Landgebiet, grösser als das Grossherzogthum Oldenburg — erworben hat, um auf demselben gesunde deutsche Ansiedelungen zu schaffen, hat von ihrer Colonie-Direction die Mittheilung erhalten, dass mit der Colonisation ihrer Ländereien nunmehr begonnen werden könne. In Folge dessen haben die deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaften in Hamburg und Bremen sich entschlossen, im October dieses Jahres die erste grössere Expedition — von Hamburg aus — per Dampfer „Guahyba“ am 20. October in die neue Colonie zu entsenden. Der Ueberfahrtspreis im Zwischendeck ist besonders niedrig festgesetzt worden, nämlich auf nur 100 .M für jeden Erwachsenen, 50 .M für Kinder von 6 bis 12 Jahren und 25 .M für Kinder von 1 bis 6 Jahren. An Gepäck hat jede erwachsene Person vier Kubikmeter, jedes Kind im Verhältniss des bezahlten Fahrpreises frei; für Ueberfracht wird 40 .M pro Kubikmeter berechnet. Wer an der Expedition theilnehmen will, möge sich möglichst bald, spätestens jedoch bis zum 15. October d. J., bei unseren Agenten anmelden. Gleichzeitig mit der Anmeldung sind für jeden Erwachsenen 50 .M und für jedes Kind 25 .M Haftgeld zu erlegen. Nach dem Empfang des Haftgoldes werden die Plätze auf dem Dampfer belegt werden. Später bei der Bezahlung des Fahrpreises wird das Haftgold in Anrechnung gebracht. Die Ueberfahrt wird auf Schiffen der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder des Norddeutschen Lloyd erfolgen. Dass von beiden Rhedereien auf's Beste für ihre Passagiere gesorgt wird, braucht nicht hervorgehoben zu werden; das ist weltbekannt. In dem Hafen der neuen Colonie, San Francisco, welcher nächst dem Hafen der Hauptstadt Rio de Janeiro der beste ganz Brasiliens ist, werden die Auswanderer von dem Colonie-Director der Hansuatischen Colonisations-Gesellschaft m. b. H. in Empfang genommen.

**Prüfungswesen.** In Rostock wird am 4. October d. J. mit einer Prüfung zum Seeschiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann begonnen werden.

Montag, den 18. October d. J. Morgens 8 Uhr beginnt in der Königlichen Navigationsschule zu Geestemünde eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann; Meldungen dazu nimmt bis zum 17. October der Navigationsschul-Director Jungelaus in Geestemünde entgegen.

**Konstantinopler Quaitarife.** Die Frage der Regulirung der Konstantinopler Quaitarife soll nunmehr wieder in Angriff genommen werden. Wie im März 1895, so geht auch dieses Mal von der italienischen Handelskammer die Initiative aus, indem sie die hier bestehenden Handelskammern (die englische, französische, griechische und österreichisch-ungarische), sowie die Konsulate der Nationen, welche keine Handelskammern unterhalten, zu einer Berathung in den Räumen der italienischen Handelskammer eingeladen hat.

**Schiffbau.** Der Stapellauf des auf der Werft von Blohm & Voss erbauten neuen Dampfers der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, der zur Fracht- und Passagierbeförderung eingerichtet ist, fand am 25. Sept. statt, und zwar erhielt das Schiff den Namen „San Nicolas“. Der Dampfer ist 375' lang, 46' breit und 31' tief. Sein Tiefgang beträgt bei 6200 Tons Schwergut 24'. „San Nicolas“ ist als Schwester-schiff der auf der Reiherstieg-Werft construirten „Belgrano“ erbaut worden. Zum Führer des „San Nicolas“ ist Herr Kapl. H. Langerhans ernannt worden.

**Bremen's Handel und Verkehr.** Das Jahrbuch für bremische Statistik Heft 2, der Oeffentlichkeit übergeben, zeigt Reichhaltigkeit und Uebersichtlichkeit der behandelten Materie, sodass dem Herausgeber an Anerkennung nicht fehlen wird. Wir entnehmen dem Werke einige Stellen, die von der Entwicklung des

bremschen Handels, der Industrie, im Schiffbau und im Verkehr bereites Zeugniß ablegen. Zur Industrie gehört der Schiffsbau. In diesem Erwerbszweige sind wegen der grösseren Kostspieligkeit ungleich mehr Menschen beschäftigt als in den Zeiten, wo an der Weser von Bremen bis Bremerhaven die kleinen Werften eine blühende Thätigkeit im Holzschiffbau entfalteten. Aber die Zahl von Stapel gelassener Tonnen ist noch bei Weitem nicht wieder erreicht. 1861—65 wurden an der Weser 105 789 Reg.-T. gebaut (davon im Bremischen 46 941), 1891—95 dagegen 59 633 (davon im Bremischen 29 238). Im Oldenburgischen hat der Schiffsbau, der 1861—65 noch 40 647 Reg.-T. lieferte, ganz aufgehört. Er ist überwiegend nach der preussischen Seite (Grolin, Geestemünde) hinüber gewandert. Nachdem er auch dort von 18201 T. auf 6240 T. zusammengeschmolzen war, hat er jetzt die stattliche Ziffer von 30 395 T. erreicht. Der Werth der im bremschen Staatsgebiet von Stapel gelassenen Schiffe erreichte 1935 000  $\mathcal{M}$  gegen 3057 000  $\mathcal{M}$  im Vorjahre. Die Ausfuhr bremscher Industrieerzeugnisse ist in den letzten vier Jahren mit 59—62 Mill.  $\mathcal{M}$  ziemlich stabil gewesen; seit 1867—71 hat sie sich indess gewaltig gehoben; damals erreichte sie jährlich nur 23  $\frac{1}{2}$  Millionen. Unter den einzelnen Artikeln steht wie immer Reis obenan: über 24 Mill. Dann kommt Bier mit 4  $\frac{1}{2}$  Mill., weiter Erzeugnisse der Oelfabriken excl. Petroleum 5,1 Mill., Jutefabrikate mit 3,2 Mill., Gold- und Silberwaren mit 2,9 Mill., Cigarren 2,8 Millionen. Während die Reisindustrie ganz von den grossen Conjuncturen des Weltmarktes abhängt und die Bierausfuhr schwer um die Erweiterung ihres Absatzes zu kämpfen hat, zeigt sich bei den vier letztgenannten Industriezweigen ein guter Fortschritt. Hervorheben wollen wir noch, dass seit 1892 die bremschen Caffeebrennereien jährlich für über 2 Millionen Mark exportiren. Auch dass die bremschen Gerbereien ihre Ausfuhr von circa 200 000  $\mathcal{M}$  in den Jahren 1887—1891 auf 731 000  $\mathcal{M}$  im Durchschnitt der letzten fünf Jahre gesteigert haben, darf nicht übersehen werden, denn es zeigt sich an solchen Dingen, dass auch die Industrie hier noch manchen Trieb zu hoher Blüthe bringen kann. Die Handelsstatistik haben wir schon beim Erscheinen des ersten Heftes ausführlicher bearbeitet. Hier sei nur hervorgehoben, was das zweite Heft über die von kundigen Beobachtern stets mit Spannung verfolgten Zahlen des Antheils des Eigenhandels und des Durchfuhrhandels am Gesamthandel mittheilt. Gerade im letzten Jahre ist eine stärkere Abnahme des Eigenhandels eingetreten. Von dem Werthe der Einfuhr

entfielen auf	den Eigenhandel	den Durchfuhrhandel
1872/76	55,83 pCt.	44,17 pCt.
1877/81	52,72 "	47,28 "
1882/87	45,53 "	54,47 "
1888/91	43,95 "	56,05 "
1892/96	44,63 "	55,37 "
1897	41,75 "	58,25 "

Der Antheil bremscher Seeschiffe am Verkehr der Weserhäfen für bremsche Rechnung, der sich von 1847 bis 1870 von 31 auf 56 pCt. hob, hat seitdem nicht erheblich geschwankt. In den fünf Jahren von 1882 bis 1886 erreichte er sein Maximum mit 58,12 pCt., seitdem ist er auf 54,34 pCt. zurückgegangen. Ein sowohl in seinen Zahlen wie namentlich auch in seinem erläuternden Text sehr interessantes Capitel des Jahrbuchs bildet das neu eingefügte über die Eisenbahnen. Es schildert ausführlich Bremens Betheiligung am Bau der Wunstorf-Geestebahn, die vertragsmässigen Grundlagen, die aufgewendeten Capitalien, die Reinerträge, den Uebergang unseres Besitzes an Preussen; ein Gleiches von der Bahn Langwedel-Uelzen; endlich ist auch der oldenburgischen Bahn, sowie dem von Bremen unternommenen Bau des Weserbahnhofs und der Eisenbahnbrücke ein interessantes Capitel gewidmet. Weitere Tabellen betreffen den Personen- und Güterverkehr. Daraus heben wir hervor, dass in der Stadt Bremen der Personenverkehr 1848 nur 63700 abgegangene Personen umfasste, selbst 1860 nur

80000, dagegen 1896/97 802000. Der Güterversand hob sich in den genannten Jahren in folgender Weise: 10300 T., 83800 T., 727500 T. Wir haben an dem reichen Stoff des Jahrbuchs nur naschen können. Ein eingehendes Studium sei allen empfohlen, die sich mit politischen, socialen und wirtschaftlichen Angelegenheiten unseres Gemeinwesens befassen.

Die Antwerpener Handelskammer hat behufs Beschleunigung des Ausbaues der Antwerpener Hafeneinrichtungen sich mit einer dringenden Petition an die belgische Regierung gewendet, in welcher es heisst: „Die grossen Arbeiten, welche in den Concurrenzhäfen projectirt und für den Hamburger Hafen insbesondere schon in der Ausführung begriffen sind, veranlassen uns zum nochmaligen Hinweisen auf die von uns schon so lange betonte Dringlichkeit neuer und umfangreicher Vergrösserungen des Hafens von Antwerpen und seiner maritimen Etablissements. In unseren vorhergegangenen Eingaben haben wir festgestellt, dass die mit Ungeduld erwarteten 2000 Meter des Süduais schon nicht mehr zur Bewältigung des regelmässigen Verkehrs, welcher Platz heischt, ausreichen. Unsere acht Bassins und die gegenwärtig vorhandenen Quais bewältigen nur einen Verkehr von 6 Millionen Tons, während Hamburg, das für einen Verkehr von 6  $\frac{1}{2}$  Millionen Tons über ein Dutzend Bassins und zahlreiche andere Schiffsanlegestellen verfügt, in Begriffen steht, drei neue grosse Docks anzulegen, seinen Binnenhafen zu verlegen etc. Man kann sagen, dass, wenn wir nur hinreichende Quais und andere Hafenanlagen hätten, wir nicht nur Hamburg und London, sondern ganz gewiss auch New York überflügeln würden, welches jetzt mit 7 Millionen Tons an der Spitze des Verkehrs (?) marschirt. Die wichtigste Erwägung, welche zu Gunsten einer möglichsten Beschleunigung des Ausbaues der Hafenanlagen Antwerpens und seines Weichbildes spricht, besteht darin, dass der ganze Handelsverkehr, der jetzt wegen der Unzulänglichkeit der Antwerpener Platzverhältnisse sich nicht dort abwickeln kann, andere Wege aufsucht und demgemäss später sehr schwer wieder nach Antwerpen zurückzuleiten sein wird. Im normalen Laufe der Dinge würden wir 1890 ganz sicher eine Verkehrsziffer von 6 Millionen und dieses Jahr von 8 Millionen erreicht haben, wenn nicht, nach Fertigstellung der letzten grossen Arbeiten, in dem Ausbau des Antwerpener Hafens ein bedauerlicher Stillstand eingetreten wäre. (H. N.)

Eine interessante Sprengung eines theilweise aus dem Wasser ragenden Felsenriffes in der Bai von San Francisco ist jetzt, nach Mittheilung vom Internationalen Patentbureau Carl Fr. Reichelt, Berlin N.W. 6, in ihren Vorarbeiten in Angriff genommen worden. Das Felsenriff stellt eine der vielen Gefahren dar, welche die Bai von San Francisco für die Schifffahrt birgt, und ist in sofern interessant, als der etwa 8 Meter über dem Wasser emporragende Felsen in der Mitte einen von Tunnel 5 mal 4 Meter Weite aufweist, der mit dem Scheitel oben hervorragt, sonst aber grösstentheils unter Wasser liegt. Der den Felsen tragende Grund stellt eine nur wenige Meter vom Wasser bedeckte Insel mit gefährlichen Klippen dar, welches Hinderniss der Schifffahrt nun, trotz des originellen Anblickes den dasselbe gewährt, nunmehr entfernt werden soll. Da der Felsen aus weichem Sandstein besteht, so denkt man leichte Arbeit zu haben, indem eine genügende Menge Bohrlöcher von schwimmenden Bühnen aus niedergetrieben, mit Dynamit besetzt und so auf einmal die ganze Klippe zerstört werden soll. Der mit der Arbeit betraute Ingenieur hat die Masse des zu entfernenden Gesteines auf 40 000 Kubikmeter berechnet, um eine Tiefe von 10 Metern zu schaffen und nimmt für die Vorarbeiten zwei Jahre an; der Kostenanschlag beläuft sich auf etwa 400 000 Mark. Ursprünglich hatte man die Absicht, einen Tunnel vom Lande aus bis unter das Riff zu treiben.



**Neuer Kriegshafen in Japan.** Das japanische Marineministerium will den Hafen Saiki in der Provinz Bungo auf Kiuschiu befestigen lassen. Ueber die Lage des Hafens wird Folgendes mitgetheilt: Vor dem Eingang zur Bucht von Saiki liegt die Insel Oirischima im Umfange von 24—28 Kilometern. 20 Kilometer südlich davon liegt das Kap Tsurumisaki, und dazwischen das Eiland Jaschima nebst 5 oder 6 anderen kleinen Inseln. Werden besonders Oirischima und Jaschima mit starken Befestigungen versehen, dann wird der Hafen Saiki so sicher sein, wie der bekannte Kriegshafen Weibaiwei in China, und er wird die Bungsstrasse zwischen Kiuschiu und Schikoku beherrschen können. Besonders für Torpedoboote soll der Hafen ein vorzüglicher Aufenthalt sein; daher hat man die Absicht, dort ein Dock für Torpedoboote anzulegen. Die nöthigen Vermessungen sind bereits ausgeführt. (N.-O.-Ztg.)

**Eine deutsche Südsee-Expedition.** Aus Braunschweig, wo die deutschen Naturforscher und Aerzte tagten, wird gemeldet: Die Versammlung nahm einstimmig nach einem einschlägigen Vortrage des Professors Chun, eine von Virehow, Neumayer und Waldeyer eingebrachte Resolution an, die dahin geht, eine Immediateingabe an den Kaiser zu richten und ihn um Bewilligung von 300 000 Mk. für die Ausrüstung einer deutschen Südseeforschungsexpedition aus kaiserlichen Mitteln zu ersuchen.

Ein bekannter Hamburger Schiffsführer und thätiges Mitglied des Nautischen Vereins ist dieser Tage in noch verhältnissmässig rustigem Alter aus dem Leben geschieden. Kapitän Carl Seemann starb plötzlich an einem Schlaganfall. Der Verstorbene hat längere Zeit Schiffe mehrerer Hamburger Rhedereien geführt und ist später als Hilfsarbeiter in der Seewarte eingetreten, wo er nach längerer Dienstzeit in dieser Eigenschaft zum Beamten befördert wurde. Schriftstellerisch ist der Verstorbene verschiedentlich thätig gewesen und besonders sind die von ihm zusammengestellten und herausgegebenen Stromkarten ein werthvolles und nicht nur in Deutschland sondern auch weit über dessen Grenzen hinaus geschätztes Hilfsmittel der Nautik geworden. Auch unser Blatt verdankt dem Verstorbenen viele werthvolle Arbeiten. Die Trauer über das Dahinscheiden des tüchtigen und allgemein beliebten Nautikers ist in den ganzen seemännischen Kreisen Hamburgs eine allgemeine. Sein Andenken wird stets in guter Erinnerung bleiben.

## Kleine Mittheilungen.

In Korea sollen zwei neue Häfen am Amfange d. M. dem Verkehr geöffnet werden. Der eine, Tchinampo, an der Westküste der Provinz Pingyang gelegen, zeichnet sich durch tiefes Wasser aus, in dem Schiffe jeder Grösse ankern können; der andere Hafen, Mokpo, befindet sich an der südlichen Küste der Provinz Tehulla, am Mongtau Fluss, welcher eine beträchtliche Strecke landeinwärts für Schiffe mittlerer Grösse schiffbar ist.

Den die Chesapeake Bay anlaufenden Schiffen die Mittheilung, dass ein amerikanischer Schooner 5½ Seemeilen O. ¼ S. von Cap Henry gesunken ist. Die Masten sind ca. 4 Fuss über dem Wasser sichtbar.

In Marinekreisen der Ver. Staaten hat man die Absicht an Bord der Torpedoboote Petroleum, statt Kohle als Heizungs-material zu verwenden. Das eine der im Bau begriffenen Boote auf der Herreshoff-Werft wird mit einer Petroleumfeuerung versehen. Die Probefahrt deren Ergebniss nicht unwichtig ist, soll im nächsten Frühjahr stattfinden.

Die Reihertieg-Schiffswerfte und Maschinenfabrik in Hamburg wird dem veröffentlichten Bericht des Geschäftsjahres 1896/97 zufolge eine Dividende von 5 % zur Auszahlung bringen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 29. September 1897.

Ausfrachten sind gegen die Vorwoche einen Schatten flauer. Heinfrachten von den Salpeterplätzen sind fest. Für Getreide von Californien sind für prompte Beladung gute Raten zu erzielen. Einige Abschlüsse der Vorwoche hiermit:

„Menck“ Frazer River/Liverpool 38/9, Lachs.

„Palgrave“ Calcutta/New York, S 4,25.

„Herat“ Chittagong/U. K. Cont, 23,9.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 17. September 1897.

Der Frachtenmarkt in Getreide für volle Ladungen ist seit unserem letzten Bericht ruhig geblieben, und die Höhe der angebotenen Räume übersteigt die Wünsche der Verladner sowohl in Bezug auf kleine Boote nach Cork f. O., als auf grosse Boote nach direkten Häfen. Die Rheder haben ihre Forderungen von 3s 7½d und 3s 9d nach Cork f. O. und 3s 1½d und 3s 4d für Oktober-Boote noch nicht ermässigt. Geringe Nachfrage scheint für Räume nach Cork f. O. für November, December-Boote zu herrschen; für Januar ist die Rate 3s 6d, grosse Boote werden für die restirenden Monate des Jahres zu 3s und 3s 1½d angeboten. Berth-Frachten nach den Häfen des Ver. Königreichs waren letzthin etwas gewünschter, die Notirungen sind ½d und ¼d höher. Frachten nach dem Kontinent zeigen keine Besserung. Bretterfrachten steigen, von St. Johns N. B. wären 55s erhältlich, während Bauholzfrachten vom Golf in Folge der geforderten hohen Raten der Rheder vernachlässigt werden. Dampfer für Baumwolle werden nur spärlich angeboten sodass die Nachfrage von allen Baumwollhäfen etwas lebhafter geworden ist. Die gelbe Fieber-Epidemie in New-Orleans mag im Stande sein eine Aenderung im Golf hervorzurufen und Galveston mit Räume zu überbürden. Die Nachfrage nach Kistenöl-Dampfern ist lebhaft. — Das Geschäft in Segelschiffen während der Woche war ziemlich klein und beschränkte sich hauptsächlich auf die Petroleum-Fahrt. Die Raten für Kisten-Oel zeigen geringe Aenderung, sind jedoch etwas schwächer in Folge zunehmenden Räumeangebots und weniger dringender Nachfrage. In anderen Linien ist nichts von Interesse zu berichten.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	3¾a4d.	15/	12/6	10/a12/6
Londön, Dpfr.	3¼a3¾d.	15/	12/6	10/a12/6
Glasgow, Dpfr.	3d.	15/	10/	15/
Bristol	4½d.	20/	12/6	17/6
Hull	4½d.	20/	15/	15/
Leith	4d.	20/	13/9	17/6
Newcastle	4½d.	17/6	15/	15/a17/6
Hamburg	60 s	1 mk.	18 cents.	50 mk.
Röterdam	9c.	22½ cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	9c.	22½ cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/	25/	20/	25/
Bordeaux	3/6	35 cents.	25c.	S 8.
Antwerpen	4d.	20/	15/	17/6a20/
Bremen	60 s	20c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	20/	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool  $\frac{1}{2}$ d. — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 5-32d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/6a3/7 $\frac{1}{2}$	3/6a3/7 $\frac{1}{2}$	3/3a3/4 $\frac{1}{2}$	3/6a3/7 $\frac{1}{2}$ ...
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/a2 9	.... 24c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	20c.	19c.	19c.	21c.

## Büchersaal.

**Der Lootse und seine Frau** von Jona J. Lie. Aus dem Norwegischen übersetzt von Edzard Brons. Verlag von W. Haynel. Emden und Borkum.

Eine gar ergreifende Seemannsgeschichte ist es, die der nordische, in Deutschland leider zu wenig gekannte Dichter dem Leser erzählt, eine Geschichte, die nicht nur in scharfen Zügen das Leben auf See zeichnet, mit seinen wenigen Freuden und seinen grossen Mühsalen und vielen Sorgen, sondern auch einen tiefen Einblick gewährt in das Seelenleben der Menschenklasse, die durch die Weltabgeschiedenheit ihres Berufes eine so eigenartige Denkungsart sich aneignet, eine so eigenartige Charakterbildung erfährt, dass der Landbewohner sie als „Wesen anderer Art“ zu betrachten gewohnt ist. Lie's Geschichte ist kein farbensattes Bild, wie es uns Pierre Loti in den „Islandfischern“ mit seinem künstlerischen Raffinement vormalt. Der norwegische Schriftsteller zeichnet mit schärferen Strichen und weniger künstlerischem Beiwerk, aber er vertieft sich dafür mehr in die Charakterschilderung der Personen die er uns vorführt. Ein wilder Bursche hat sich in ein Seemanns-kind verliebt, das auf einer abgelegenen Insel in den norwegischen Fjorden aufwächst, ohne Verkehr mit anderen Menschen ausser seinem alten Vater, einem früheren Lootsen. Als der Alte das Zeitliche gesegnet, führt der Zufall das Mädchen in das Haus einer angesehenen Seemannsfamilie und nun treibt die Eifersucht ihren Verehrer der sich von der Geliebten zurückgesetzt glaubt, in die weite Welt hinaus. Ein wüstes Leben beginnt für ihn. Er treibt sich planlos in der Welt umher, sein Heim hat er aufgegeben. Auf amerikanischen Schiffen dient er mit dem Auswurf der Menschheit zusammen und unter den wüsten Gesellen, die auf diesen Schiffen zu fahren pflegen, hat er sich bald den Ruf als einer der wütesten und wildesten erworben. Schliesslich treibt ihn die Sehnsucht doch wieder nach der Heimath, wo er sich sein Lieb

erobert. Aber das wüste Leben, das er Jahre hindurch geführt, hat ihm den Glauben an alles Gute geraubt. Ein ewiger Zweifel an der Echtheit der Liebe seiner Frau nagt an ihm, und wie er früher seinen Kummer in wüstem Treiben zu betäuben suchte, so treibt ihn jetzt das Misstrauen gegen sein Weib zu den tollsten Wagentücken in seinem neu erworbenen Lootsenberuf. Damit ist aber auch sein Ruf als ein wahrer Teufelskerl begründet. Der feste Charakter seiner Frau weiss endlich alles Eis von dem Herzen des Mannes zu schmelzen und die Geschichte endet mit einer aufrichtigen Versöhnung. — Der Verfasser hat in seinem Buche das Seelenleben mit absoluter Naturtreue geschildert. Wenn ein Uneingeweihter die Schilderungen des Dienstes an Bord der amerikanischen Schiffe liest, so wird er zwar leicht in Versuchung kommen, den Dichter der Uebertreibung zu zeihen und doch ist Alles Das, was darüber in dem Werke enthalten ist, so zutreffend und den thatsächlichen Verhältnissen, wie sie bis in die siebziger Jahre an Bord der Amerikaner herrschten, entsprechend, dass nichts davon zu viel ist. Wie Dana in seinem Buche „Two years before the mast“ das Leben an Bord der amerikanischen Klipperschiffe schilderte so ist es auch noch vor nicht all zu langer Zeit gewesen. Wer von uns Seeleuten einen Einblick in die damaligen Zustände hatte, der wird mit lebhaftem Interesse die Schilderungen Lie's lesen. Die meisterhafte Uebersetzung, die seemännisch in jeder Hinsicht korrekt ist, verdanken wir einem Manne der leider kurz nach Vollendung seiner Arbeit, schon im frühen Mannesalter von einer langwierigen Krankheit dahingerafft wurde, Edzard Brons, dem Sohne des in nautischen Kreisen wohlbekannten Konsul Brons aus Emden. Nach seinem Tode hat der Vater die Herausgabe des Buches veranlasst. „Lieber nun, als auf dem Kirchhofe durch einen schweren Stein, will ich ihm in seiner eigenen Geistesarbeit bei Denen, die ihn gekannt haben, ein Denkmal setzen“ so schreibt der Vater des Verstorbenen in der Vorrede die er dem Buche angefügt und dieses Denkmal wird, so hoffen wir, dem Namen des verstorbenen Uebersetzers auch bei allen deutschen Seeleuten, die ein gutes Buch zu schätzen wissen, dauernd einen guten Klang sichern. R. L.

Wir machen darauf aufmerksam, dass sowohl im Nautischen, wie im Verein deutscher Seeschiffer mit Beginn der nächsten Woche die regelmässigen allwöchentlichen Versammlungen wieder ihren Anfang nehmen. Beide Vereine tagen wie bisher in Sierhagen's Schiffer-Gesellschaftshaus, St. Pauli. (s. Inserate.)

## J. M. KÖNIGSLIEB, HAMBURG

Börsencomptoir Nr. 15.

Pelzerstrasse 19 (am Dornbusch).

Fernsprecher 2085, I.

**Weitfälische Steinkohlen, Coks und Brickets**

en gros et en detail.

**Specialität: Lieferung frei Bunker der Dampfer und für Export.**



**Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft.**

**Hamburg—Australien**

über Antwerpen ohne Umladung.

— Regelmässig alle 4 Wochen Sonnabends. —

Dampfer „Sonneberg“ 30. Octob. 1897.

Näheres wegen Fracht bei Rob. M. Sloman, jr.

Makler für die einkommenden Dampfer: Knöhr & Burchard Nachf.

**H. W. Silomon**, Buch- u. Kunst-Handlung, Bremen, Obernstrasse 26, empfiehlt sich zur prompten Lieferung von Zeitschriften und Büchern nach allen überseeischen Plätzen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterer ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 41.

Hamburg, den 9. October.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter. (Schluss). — Die sittlichen Gefahren und Missstände des Seemannslebens. — Deutscher Nautischer Verein (Drittes Rundschreiben). — Vermischtes — Kleine Mittheilungen. Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Licht- und Schallsignale wie sie in der Kriegsmarine seit Jahren bei Nacht in Anwendung kommen, haben sich in der Handelsmarine nicht einbürgern können, und so oft hierzu der Versuch gemacht worden ist, hat sich aus den Kreisen der Praktiker stets eine energische Opposition erhoben. Viel mag daran der Hang des Seemanns am Alten Schuld sein, eine Berechtigung liegt aber immerhin in dem Einwand, dass Verwechselungen zu leicht vorkommen können und bei der Natur der Schifffahrt unter Umständen verhängnissvoll wirken können, so dass es besser sei, sich erst garnicht auf das gefährliche Gebiet des Nachtsignalisirens zu begeben. Einen Beleg für diese Behauptung bietet die Kollision zweier britischer Kriegsschiffe, die sich im Englischen Kanal ereignet hat, und die zu schwerer Beschädigung beider beteiligten Fahrzeuge geführt hat. Der Torpedozerstörer „Thrasher“ und der Kreuzer zweiter Klasse „Phaeton“ waren beide auf der Fahrt nach ihrer Station im Pacificischen Ocean begriffen, und dampften nebeneinander in einem Abstand von ca. 6 Kabellängen in der Nähe von Ushant. Da es eine dunkle Nacht war, beabsichtigte der Führer des „Phaeton“, den Kurs etwas westlicher zu ändern um die gefahrvolle Stelle in grösserem Abstand zu passiren. Bis dahin war S. 48° W. gesteuert worden und nun signalisirte Kapitän Kirby nach dem an Steuerbord des „Phaeton“ befindlichen „Thrasher“ den Kurs auf S. 58° W.

zu ändern. Der Signalgast auf dem letzteren Schiffe sah beim Signalisiren der ersten Zahlenstelle drei Blitze, während thatsächlich deren fünf gegeben wurden. Das Uebersehen der beiden letzten Lichtzeichen, erklärt sich dadurch, dass durch das heftige Rollen der Schiffe der Schein statt in horizontaler Richtung schräg ins Wasser fiel und dadurch dem „Thrasher“ unsichtbar wurde. So las man an Bord des letzteren Dampfers das Signal als S. 38° W. statt S. 58° W. und nun änderte das eine der Schiffe den Kurs auf S. 38° W., das andere auf S. 58 W. Die Folge war natürlich ein ungeheurer Krach in den Platten und Spanten der beiden Fahrzeuge, und beiderseitige schwere Havarien. Der Vorfall wird den Einwendungen gegen Nachtsignale natürlich verstärktes Gewicht verleihen. Es darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass weniger das Signalsystem selbst, als die unseemännische Weise in der es gehandhabt wurde, für den hier angeführten Vorfall verantwortlich zu machen ist. So wichtige Signale wie Kursänderungen müssten, wenn ordnungsmässig verfahren würde, stets wiederholt werden, ehe man auf dieselben hin etwas unternimmt. Das ist eine allgemein anerkannte seemannische Regel. Wäre Solches geschehen, so hätte sich der Unfall nicht ereignen können. Bei dem grossen Umfange unseres Seeverkehrs, der Werthschätzung, welche der Artikel Zeit in der Schifffahrt erlangt hat, scheinen uns die Nachtsignale ein Bedürfniss geworden zu sein.



Die neue Strassenordnung auf See ist nun bereits über ein Vierteljahr in Kraft und in dieser allerdings verhältnissmässig kurzen Zeit hat sich noch nichts ereignet, was zu der Annahme berechtigt, dass die Verordnung zu Unzuträglichkeiten oder Gefahren führt, wie man anfänglich befürchtet. Die verhängnissvollen Nebel- und Ausweichsignale werden vielleicht in dem Umfange noch nicht angewandt, wie das Gesetz vorschreibt bezw. zulässt. Mit der Zeit wird man aber auch in dieser Beziehung sich die Vortheile der neuen Vorschrift mehr zu Nutzen machen. Eine facultative Bestimmung ist aber namentlich von grösseren Dampfern schon in erheblichem Umfange zu Nutze gemacht worden, nämlich die über die Führung des zweiten Toplichtes. Wir sehen im Hafen schon viele Dampfer die das zweite Toplicht führen und nach Erkundigungen, die wir bei Lootsen und Schiffsführern eingelesen haben, bewährt sich diese Neuerung vorzüglich und erleichtert das Erkennen des Kurses ungemein. Es wäre zu wünschen, dass auch kleinere Dampfer sich zum zweiten Toplicht bequemen. Die Mehrkosten sind, gegenüber der Sicherheit, die das System bietet gering. Vielleicht nehmen auch die Versicherungsgesellschaften Veranlassung, in ihrem Interesse auf die Einführung eines zweiten Toplichtes hinzuwirken.

Eine Neuerung von praktischem Werth hat ein Offizier der Hamburg-Amerika-Linie, Herr Lienau, erfunden. Es ist gerade keine Erfindung, die in der Schifffahrt grundstürzend wirken wird, wohl aber ein kleines nützliches Hilfsmittel, um dem wachhabenden Offizier eines Schiffes im Nebel oder unsichtigen Wetter den Dienst zu erleichtern. Es handelt sich um einen Apparat zur Bestimmung der Lage am Winde segelnder Schiffe. Auf die Scheibe des Compassdeckels wird central über dem Compassstift eine zweite, aus Glas oder einem anderen durchsichtigen Körper hergestellte drehbare Scheibe aufgelegt. Auf dieser Scheibe befindet sich ein mit der Spitze nach der Scheibenmitte gerichteter Pfeil, der parallel mit der Windrichtung eingestellt wird, während zwei andere, durch die Mitte der Scheibe gehende Pfeile so angeordnet sind, dass sie mit dem ersten je einen Winkel von 6 Strich und unter sich einen Winkel von 12 Strich bilden. Die letzteren beiden Pfeile geben alsdann den ungefähren Curs der über Steuerbord- und Backbordhalsen segelnden Schiffe, und zur Erleichterung der Orientirung ist der eine derselben mit einem weissen Punkt (entsprechend einem Ton des Nebelhorns), der andere mit zwei Punkten (entsprechend zwei Tönen des Nebelhorns) versehen. Man ist somit, wenn man im Nebel die Signale eines Beimwinders hört, sofort auch über seinen Kurs orientirt, ohne erst lange überlegen zu müssen. Der ganze

Apparat ist äusserst einfach, wird sich aber in manchen Fällen als recht nützlich erweisen.

Das im Jahre 1886 zwischen Rouen und Paris angeregte Kanalprojekt gerieth bekanntlich, nachdem die anfangs in der französischen Presse für das Unternehmen kundgegebene Begeisterung erlahmte, in allmähliche Vergessenheit. Wir erfahren jedoch, dass M. Bouquet de la Grye, der Anreger und Unternehmer des Projektes, trotz aller bisher erlittenen Enttäuschungen von Neuem bestrebt ist, bekannten Deputirten, sowie anderen einflussreichen im öffentlichen Leben stehenden Persönlichkeiten das Vortheilhafte seiner Idee vor Augen zu führen. Seiner unermüdlichen Propaganda ist es, wie die französische Zeitung „Phare de la Loire“ erfährt, endlich gelungen die Zusicherung zu erhalten, die französische Regierung werde während der nächsten Parlaments-Session das in Frage stehende Thema gelegentlich auf die Tagesordnung stellen. Die Schwierigkeiten, welche einer Ausführung dieses projektirten Kanalbaues entgegenstanden und heute noch entgegenstehen, nämlich der Umstand, dass der Wasserspiegel der Seine in Paris 70 Fuss höher als in Rouen liegt, ist im Jahre 1886 die Veranlassung gewesen, wesshalb dem die Unterstützung der Regierung Ersuchenden eine abschlägige Antwort zu Theil wurde. Mr. Bouquet de la Grye glaubt dieses von der Natur geschaffene und sein Unternehmen erschwerende Hinderniss durch den Bau von vier in bestimmten Entfernungen angebrachten Schleusen aufzuheben. Die Thatsache, dass über der Seine in ihrem Laufe von Paris nach Rouen acht für Fuhrwerke und Fussgänger gebaute Brücken, sowie 22 gleiche Bauten zur Benutzung der Eisenbahn errichtet sind, wird nicht dazu beitragen den Bau des Kanals zu erleichtern. Der vom Vater des Projektes veranschlagte Kostenaufwand des Kanals beträgt 150 Millionen Francs, während französische Staatsingenieure die Herstellungskosten auf 250 Millionen feststellen. Mr. Bouquet de la Grye, im Namen der hinter ihm stehenden Finanzmänner, verzichtet, falls ihm der Bau des Kanals übertragen wird, auf jegliche staatliche Unterstützung, jedoch fordert er eine Abgabe von 3f 25c per Ton, für die sowohl in Rouen wie in Paris gelöschten bezw. geladenen Güter derjenigen Schiffe, die den Kanal benutzen. Gelingt es in der nächsten Parlamentssession dem Kanalprojekt Anhänger und Fürsprecher in der Anzahl zuzuführen, dass die Inangriffnahme des Kanalbaues bewilligt wird, so würde man schon im nächsten Frühjahr zu den Anfangsarbeiten schreiten und die bekannte Schwärmerie der Franzosen ihre Hauptstadt in einen Seehafen zu verwandeln, hätte aufgehört illusorisch zu sein.

Die französische Zeitung „Revue Generale de la Marine Marchande“ hob im Laufe voriger Woche in einem Aufsehen erregenden Artikel die Nothwendigkeit einer Herabsetzung der Lootsengebühren für französische Häfen hervor. Die Veranlassung und Anregung zu diesem Thema ging von der bekannten englischen Zeitung, der „Shipping Gazette“, aus, welche sich wiederholt im vorhin erwähnten Sinne geäußert hatte. Die Bestrebungen beider Zeitungen, eine Lootsengebühr-Herabsetzung herbeizuführen, finden energische Unterstützung und lebhaft Zustimmung bei sämtlichen Handelskammern der französischen Seestädte. Der Präsident der Handelskammer in Havre erwähnt gelegentlich einer in der Generalversammlung gehaltenen Rede, dass während des letzten Jahres allein 700 000 Fres. an Lootsengebühren in Havre eingegangen sind; an dieser Summe betheiligte sich eine einzige Dampfschiffsrhederei mit 170 000 Fres. Grossen Unwillen in Rhederkreisen, so hob der Redner hervor, erregt mit Recht die Bestimmung, dass ein nach einem französischen Hafen bestimmtes Schiff von der Stelle, wo der erste dem Anlaufhafen gehörige Lootsenkutter gesichtet wird, Lootsengebühren entrichten muss, einerlei, ob das Schiff gewillt ist Lootsendienste in Anspruch zu nehmen oder nicht. Berücksichtigt ein Schiffsführer, sei es aus Sparsamkeitsrücksichten oder aus anderen Gründen, den zuerst gesichteten Lootsenkutter nicht, d. h. nimmt er aus dem Fahrzeug keinen Lootsen an Bord, so hat seine Rhederei nicht allein Lootsengebühren für den zuerst refusirten Lootsen, sondern auch für den später in Anspruch genommenen zu leisten. Besonders fühlbar machen sich die Folgen dieser Vorschriften für nach Havre bestimmte Schiffe, wo es nicht selten vorkommt, dass Havreer Lootsenkutter schon zwischen Casquets und Lizard, 200—250 Seemeilen vom Bestimmungsort, gesichtet werden, während der eigentliche Dienst der Lootsen erst innerhalb der Rhede, also unmittelbar vor der Stadt, anfängt. — Wie weit die angeführten Beschwerden Anspruch auf Berücksichtigung haben, soll hier nicht untersucht werden, jedenfalls wird aber die französische Regierung nicht gewillt sein, so leichter Hand die bis dahin eingegangenen Gebühren herabzusetzen.

Ende August strandete der mit 3000 T. Petroleum beladene britische Dampfer „Attila“ in der Laesoe Rønne. Die daraufhin eingeleitete seegerichtliche Untersuchung ergab, dass in Folge nicht in Rechnung gezogener Strömungen, der Kurs vom Skagener Feuerschiff zu nahe an die dänische Küste geführt hatte. Dem Schiffsführer wurde die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes auf einen Zeitraum von sechs Monaten vom Tage des Unfalls

ab entzogen. — Die Entziehung eines Schifferpatents durch die dazu berechtigte Behörde, ist nun weder in Grossbritannien noch bei uns in Deutschland eine so aussergewöhnlich seltene Begebenheit, als dass wir ihretwegen besonders glauben darauf aufmerksam machen zu müssen. Jedoch beansprucht der in Rede stehende Fall in sofern besonderes Interesse, als der Führer der „Attila“, Kapitän Hughes, ausser der erwähnten Strafe, auch noch für seine Qualification als Schiffer, schwerwiegende Beleidigungen seiner Leute entgegen nehmen musste, ohne dass ihm die Genugthuung zu Theil wurde, die verläumderischen Aeusserungen der Leute vom Richter gerügt zu sehen. Zwei seiner Leute behaupteten, ohne den geringsten Beweis für ihre Aussagen bringen zu können, Kapitän Hughes sei unmittelbar vor und während der Strandung in Folge übermässigen Genusses geistiger Getränke unzurechnungsfähig gewesen. Der dem Gerichtshof vorsitzende Richter räumte zwar schliesslich ein, nachdem von den Steuerleuten, dem I. Maschinisten und Obersteward des Schiffes, welche Personen ausgiebige Gelegenheit hatten Kapitän Hughes vor, während und nach der Katastrophe zu beobachten und zu sprechen, das Gegentheil der verläumderischen Aussagen bewiesen wurde, dass die beiden Matrosen aus Gehässigkeit derartige Aussagen gemacht, jedoch hielt der Richter es nicht für seine Pflicht, die Leute auf das Ungebührliche und Nichtswürdige ihrer Handlungsweise aufmerksam zu machen. Wir wissen nicht, ob Kapitän Hughes nach Ablauf von 6 Monaten, also nach der Zeit, wo ihm das Patent wieder zugestellt wird, eine Schiffsführerstellung in seiner Rhederei reservirt bleibt. Sollte es nicht der Fall sein und der schon bejahrte Mann müsste bei einer anderen Rhederei um eine Stellung nachsuchen, so könnten ihm die Aussagen der Leute vor Gericht immerhin sehr hinderlich in der Erlangung seiner Wünsche werden, denn das Sprichwort: „Wo kein Dampf, da kein Feuer“, könnten sich einige Rheder ins Gedächtniss rufen und ein gewisser — allerdings in diesem Falle unberechtigter — Argwohn gegen den Stellessuchenden wäre nicht ausgeschlossen. Nachträglich erfahren wir, dass eine von Kapitän Hughes eingereichte Anklage wegen Beleidigung, gegen die beiden Leute, als unbegründet zurückgewiesen ist. Daraufhin hat sich die „Merchant Service Guild“ der Sache angenommen. — Wir wissen nicht, ob sich ein ähnlicher Fall schon vor einem deutschen Seeamt abgespielt hat. Jedoch wäre es interessant zu erfahren, wie weit die Ehre eines deutschen Schiffsführers in gleicher Lage, vor verläumderischen Aeusserungen seiner Mannschaft durch Betreten des Rechtsweges in der Heimath, geschützt sein würde.

## Versuche zur Erklärung deutscher Seemannswörter.

Von Fritz Schemel in Cronthal bei Crone a. d. Brahe.\*)

(Schluss).<sup>4</sup>

Die Bramstänge schliesst oben ab mit einem Knoop, hochd. Knopf, durch den an der Achterkant die Flaggenleine geschoren, an der Flaggen und Wimpel geheisst werden. Wimpel, altd. wimpal, engl. wimple ist eine lange schmale, meist spitz auslaufende Flagge. Das Wort ist entstanden durch Zusammenziehung von wint hochd. Wind und büdel, hochd. Beutel, in niederd. Mundfaulheit büel gesprochen; sowie Wimper, der Schutz des Auges gegen den Wind, entstanden ist aus wint-brawa, Wind-braue. Der Windbeutel wird heute noch an Bord mit Vorliebe gebraucht, weil er zuverlässiger ist, als ein einfaches Stück Flaggentuch und die Windrichtung leichter angiebt. Der lange spitze Beutel aus Flaggentuch wird an seiner offenen Seite, über einen Drahttring genäht, auf dem rechtwinklig ein Bügel steht, der in der Mitte durch einen Nagel auf einen Stock befestigt wird. An diesem wird der Wimpel durch die Flaggleine, im achtersten Top, so gesetzt, dass er über dem Stängenknopfe frei rund um schwingen kann und bleibt dann während der ganzen Reise oben. Flagge gehört zu flackern und dieses zu Flamme. Dippen ist das Senken der Landesflagge als Ehrbezeugung. Richtiger wäre wohl diepen zu schreiben, denn dippen verhält sich zu diep, hochd. tief, wie heissen zu heig hochd. hoch s. S. 76.

Mit dem Ausbau der Masten zu vollen, mit Rahesegelein, sah man sich genöthigt, dem hintersten, im Gegensatz zu dem auf der Bark beibehaltenen Besanmast, einen andern Namen zu geben. Während die Engländer in schon erwähnter Genügsamkeit, für beide Mizzen beibehielten, wurde der volle Mast von uns Kreuzmast genannt. Die richtige Schreibweise ist Kreudsmast, denn so heisst er nach seinem Standpunkte in der Pulverkammer auf Kriegsschiffen, niederl. Kruidkamer. Kreude, hochd. Kraut kommt aus der Apotheker- und Alchymistensprache von lat. cruda, griech. *Κρέδιον*. Kraut und Lot, sagte man anfangs für Pulver und Blei. Auch Kreuz-Millionen Donnerwetter und verschiedene andere Flüche auf Kreuz gehören hierher. Aus Kraut ist Krause entstanden, ein kleiner irdener Topf zum Aufbewahren oder Schmelzen des Krautes. Aus Krause ist Krüsel geworden, unser alter lieblich duftender Thrankrüsel.

\*) Der seemännische Leser wolle es mir zu Gute halten, wenn ich mich in meinen Ausführungen mit der sachlichen Bedeutung der einzelnen Worte mehr beschäftige, als ihm für eine nautische Fachschrift erforderlich scheint. Ich möchte ihm dadurch Gelegenheit geben, dazu Stellung zu nehmen, damit dann Sprachgelehrte auf dieser geklärten Grundlage später sicher weiter bauen können. — Dankbar wende ich sein für jede Zuschrift, die zur Förderung meiner Bestrebungen irgendwie dienen kann.

Das alte Ruthensegel wurde durch das handlichere Gaffelsegel ersetzt. Gaffel hochd. Gabel ist ein spitz auslaufendes Rundholz, das auf seinem vorderen stärkeren Ende durch aufgebolzte Backen verstärkt, einen halbrunden Ausschnitt in der Weite der Maststärke hat, die Klaue, mit der es sich auf den Mast stützt. Das hintere spitze Ende heisst Piek und dem entsprechend die beiden Fallen Klau und Piekfall. Das Vorliek des Besans wird an hölzernen Mastbändern, Lögeln befestigt, die entweder um den Hauptmast liegen oder um einen schwachen Nebenmast den Schnauwmast. Der Lögel, hochd. Legel bedeutet ein Fässchen, hier ein Fassband. Das Oberliek wird an Lögel an der Gaffel befestigt, zum Ausholen des Segels an derselben oder an die Gaffel fest angeschlagen. Das Schoothorn des Besans wird ausgeholt an dem Besansbaume, einem über das Heck hinausragenden Rundholze, dessen vorderes Ende mit einem beweglichen Gliede, dem Lümmel am Maste befestigt ist. Lümmel besagt im Plattdeutschen dasselbe wie Pütting s. S. 64. Das hintere Baumende wird getragen durch die über den Top des Mastes laufende Dirk oder Krahnleine. Vor der Einführung der Stagsegel, vielfach auch noch nachher, führte man Gaffelsegel an allen drei Masten. Der Baum des Vorsegels, der über der grossen Luke lag, liess sich, etwas gelüftet, vorkommenden Falls, als Krahn benutzen, daher Krahnleine. Von dem Besansbaume führt entweder eine Schoot nach jeder Seite des Hecks oder eine einzige nach einer waagrecht auf diesem liegenden eisernen Stange, dem Leuwagen, auf dem sie selbstthätig beim Wenden nach Lee übergeht. Leu niederl. lui ist hochd. faul; es gehört zu len in Leumund, sowie dem davon abgeleiteten verleunden = verleumunden. „Bequemlichkeit ist keine Faulheit“ gehört zwar zu Jan Maats Schlagwörtern, thatsächlich decken sich jedoch bei ihm beide Begriffe vollständig, so dass Leuwagen ein bischen frei übersetzt etwa lauten würde: „Ein bequemes Beförderungsmittel.“

Den Besan verbreiterte man in früherer Zeit durch ein Segel, den Brodwinner, das an der Piek der Gaffel geheisst und an einer auf dem Besansbaume ausgefahrenen Spiere ausgeholt wurde. Brodwinner hochd. Brodgewinner d. i. Verdienner kann nur ironisch gemeint gewesen sein, denn das Segel hat so wenig eingebracht, dass es schnell wieder von der Bildfläche verschwunden ist. Uebrigens ist der Name an sich nicht übel und verdiente es wohl, heute bei der Vermehrung der Masten ins Unglaubliche, wieder als Brodmast mit dem Brodwinner, zu Ehren gebracht zu werden, denn um den Erwerb des lieben Brodes dreht sich schliesslich doch alles in dieser Welt.

Das Bugspriet haben wir schon entstehen sehen, vorne wurde dasselbe durch eine Kette, das Waterstag, mit dem Vordersteyen nach unten verbunden



und nach Aufbringung der Vormarsstänge, mit dieser durch deren Stag. An diesem wurde demnächst ein dreieckiges Segel, das Vorstängtagsegel mit Lögeln geheisst. In gleicher Weise, wie man die Masten durch Stängen verlängert, verlängerte man jetzt das Bugsprit durch ein Rundholz, den Klüverbaum, vermittelt eines dem Eselshoofde entsprechenden Verbandes, hier Schild genannt. Schild deshalb, weil das vordere stumpfe Ende des Bugsprits auf Orlogschiffen das Nationalwappen zu tragen pflegt. Auf dem Klüverbaume werden gemeiniglich zwei dreieckige Segel geführt, Klüver und Butenklüver hochd. Aussenklüver, an Leiter genannten Tauen, die heute wohl ausschliesslich aus Drahtseilen bestehen, mit denen sie durch eiserne Lögeln verbunden sind. Die Klüverleiter laufen nicht von dem Baume in grader Linie an den Bug, sondern werden durch einen unter dem Bugsprit stehenden Stock, den Stampfstock ausgehalten. Klüver gehört zu niederd. Klöben, hochd. Klieben?, spalten. Seine Bedeutung Spalter, wird jedem klar geworden sein, der in seinem Leben schon einen Klüver, bei hohem Seegange von vorn, festgemacht hat, wenn der Baum die Luft klövt, dass einem durch den Luftdruck der Athem benommen wird und man auf den Peerden stehend, die Schenkel mit aller Macht unter den Baum klemmen muss, um nicht aufzufliegen. Mancher, mancher ist dabei schon über Bord gegangen, daher nennt der Engelsmann den Klüver auch bezeichnender Weise Jib altengl. Gib, was sich wieder mit unserm altd. Keibe, Aas deckt. Auf den Kriegsschiffen aller Nationen, hat man unter dem Baume zwischen den Klüvergeien ein Fangnetz angebracht, wie für einen Künstler am hohen Trapez.

Die Tane die den Klüverbaum vom Bug aus seitwärts halten, die bei scharf gebauten Schiffen durch die blinde Rahe ausgehalten werden, heissen Klüvergeien, die denselben vom Bug aus nach unten haltenden und durch den Stampfstock ausgehalten werden, Achtergeien. Gei habe ich schon erklärt, aber um das Wort hierorts verständlich zu machen, muss ich wieder etwas zurückgehen, weil ich in dem Lebensgange des Klüvers eine Entwicklungsphase überschlagen habe. Bis in unser Jahrhundert hinein, führte man auf dem Klüverbaume einen eisernen Ring, mit einer Rolle von Pockholz zum Ausholen oder Halberholzsetzen des Segels, das mit seinem Halse daran befestigt war. Bei der Benamung der hierzu gehörigen Tane, sind wir demselben Gedankengange gefolgt, wie die jenseit des Canals. Der Baum bildete den Arm eines Galgens, an dem das Aas ausgeholt, gegeit wurde, an dem es mit der Achtergei wieder zurückgeholt wurde. Die Geien, anfänglich laufendes Taugut, wuchsen allmählig zu stehendem aus. Sowie der Mensch dem Geier beim Geien seinen Hals hergeben

musste, so das Segel. Hals nannte man das nach vorn weisende Horn des Klüvers, an dem er an den Galgen gehängt wurde; Hals nannte man dementsprechend den nach vorn weisenden Theil anderer Segel, im Gegensatze zu dem nach hinten weisenden Schoothorn.

Ganz unerklärlich ist mir, wie man zu dem Namen Leesegel gekommen ist! Dieses sind Segel, die zur Verbreiterung des Focks, des Vor- und Grossmars und Vor- und Grossbramsegels dienen, aber in Lee derselben überhaupt nicht geführt werden können, weil der verbrauchte Wind aus letzteren dieselben sofort zum Killen bringt. Auf beiden Seiten gleichzeitig können sie nur gesetzt werden, wenn der Wind platt vorm Gat steht. Ober- und Bramleesegel, an Rahen angeschlagen, werden an dem Nock der Mars bzw. Bramrahe geheisst und durch Butenschooten an den Leesegelspielen ausgeholt. Dies sind schwache Rundhölzer, die auf der unterhalb liegenden Rahe in zwei eisernen Bügeln nach aussen beim Gebrauch ausgefahren werden. Etwas abweichend hiervon wird das zur Verbreiterung des Focks dienende Unterleesegel, von dem nur der äussere Theil des Oberlicks an eine Rahe geschlagen, an dem Nock der Oberleesegelspiere gesetzt und durch das Binnenfall längs derselben geholt. Bei diesem Segel ist heute meist eine dreikantige Form beliebt, das ursprünglich nur vierkantige Segel wurde an der Backspiere, einem Rundholz, das an der Nagelbank des Fockmastes oder der Reeling befestigt war, ausgeholt, die aber später auch in Fortfall kam. Die äussere Schoot des vierkantigen Unterleesegels heisst Waterschoot hochd. Wasserschoot; wohl deshalb, weil sie beim Schwanken des Schiffes, vor dem Winde, beim Ueberholen häufig das Wasser berührt.

Ein interessantes Wort ist Bageier oder Bakeier. Der Bageier der oberen Leesegel, der gleichzeitig als Neerholer, hochd. Niederholer dient, hat den Zweck, beim setzen den Binnennock der Rahe hinter das betreffende Hauptsegel zu bringen. Er läuft deshalb von unten an der Achterkant durch ein Klodje am Butenschoothorn und ein solches in der Mitte des Butenlicks nach dem Binnernock der Rahe. Vor dem Setzen wird der Bageier durch das obere Klodje durchgeholt, so dass der Binnernock nunmehr mit einem halben Törn im Segel an diesem liegt und wird dann auf beiden Seiten des Klodjes mit Segelgarn leicht gebunden. Das Garn wird beim Setzen mit einem Ruck durchrissen sobald das Leesegel die richtige Höhe erreicht hat, um mit seinem Rahenock hinter das betreffende Hauptsegel zu schlagen. Es ist der Bageier daher der Bakgeier, der Achtergeier.

Soviel für heute, nächste Reise mehr!

## Die sittlichen Gefahren und Missstände des Seemannslebens.\*)

M. H. Ihrer ehrenvollen Aufforderung, in dieser Versammlung einen Vortrag über die sittlichen Gefahren zu halten, welche das Leben des Seemanns bedrohen, bin ich um so lieber nachgekommen, als ich von jeher für das Wohl meiner ehemaligen Fachgenossen ein reges Interesse gehabt habe. Ich halte mich zu einem solchen Vortrage auch um so mehr befugt, als es wohl nicht Viele giebt, die so wie ich Gelegenheit gehabt haben, den Charakter, das Denken und Thun der gewöhnlichen Seeleute kennen zu lernen.

Es sind mir während meiner dreissigjährigen Dienstzeit in der Marine nicht nur viele Tausende von ihnen durch die Hände gegangen, denen ich, soweit dies meine Stellung als Vorgesetzter gestattete, nahe getreten bin, sondern ich habe auch, bevor wir eine Marine besaßen, sieben Jahre lang auf Hamburger Schiffen gefahren, auf ihnen eben so viele Reisen nach den Ostindischen Gewässern zurückgelegt, mit und unter den Matrosen gelebt, an ihren wenigen Freuden theilgenommen, aber auch viel mehr schwere Stunden mit ihnen durchgemacht. Desshalb darf ich wohl auch beanspruchen, ein richtiges Urtheil über sie und ihr eigentliches Wesen zu fällen, wenngleich dasselbe in mehreren Punkten von dem abweichen wird, das so manche Leute sich über sie bilden, die den gewöhnlichen Seemann nur am Lande kennen lernen und ihrer Ansicht sein Benehmen dort zu Grunde legen, das allerdings mit Recht oft Missbilligung verdient.

Ich will jedoch gleich bemerken, dass ich bei meiner Besprechung nur die eigentlichen Seeleute im Auge habe, deren Beruf von Jugend auf die Schifffahrt ist, und die auf Segelschiffen oder grösseren Dampfern verhältnissmässig lange Reisen machen. Nur sie kenne ich genau, nicht aber jene, welche die Besatzungen von Dampfern bilden, die nach einem oder zwei Tagen wieder im Hafen sind. Mit Ausnahme der Steuerleute und zwei oder drei Mann rechne ich diese überhaupt gar nicht zu den Seeleuten, sondern ich nenne sie Arbeitsleute, denen die eigentliche Seemannschaft, wie sie der tüchtige Matrose besitzen soll, fremd ist und die sie sich auf den kurzen Reisen ihrer ungetakelten und vom Winde unabhängigen Dampfern weder erwerben können, noch auch sie gebrauchen. Sie haben weiter nichts zu thun, als Leichter zu schleppen, die Ladung aus und einzunehmen und dann und wann das Schiff zu reinigen. Sie rekrutiren sich aus der niedrigen arbeitenden Klasse der Landbevölkerung und der Seemann von Beruf betrachtet sie nicht als seinesgleichen.

Ich sagte vorhin, dass man auf den Charakter der Seeleute vielfach nach dem schliesst, was man von ihnen am Lande sieht, und ich will keineswegs in Abrede stellen, dass dies oft nicht schön ist, aber trotzdem nehme ich sie in Schutz, halte sie für weit besser, als man sie gemeinhin hinstellt, und jene Ausschreitungen sind wenigstens zu entschuldigen.

Man betrachte nur ihr Leben, wie es sich in Wirklichkeit an Bord abspielt. Wochen und monatelang nichts als die endlose Wasserwüste unter und den Himmel über sich, sind schwere Arbeit, Strapazen und schlechtes Wetter ihr Loos. Sie wohnen

\*) In der am 21. September d. J. in Hamburg abgehaltenen Delegirtenversammlung des neunten allgemeinen Kongresses der deutschen Sittlichkeitsvereine schilderte Herr Kontre-Admiral a. D. R. Werner in einer mit lobhaftem Beifall aufgenommenen Rede die Gefahren und Missstände des Seemannslebens. Bei dem grossen Interesse, welches durch die bemerkenswerthen, von so kompetenter Seite gesprochenen Worte in Seemannskreisen wachgerufen, bringen wir nach vorhergegangener Rücksprache mit dem Verfasser der Rede, diese wörtlich hier zum Abdruck. D. R.

auf den mittleren Schiffen in engen, dunkeln und unbequemen Räumen, wie kaum die Aerminen am Lande, ihre Verpflegung ist mittelmässig, oft unschmackhaft, ihren Durst löschen sie mit Wasser, das mit dem Eintritt in heisse Gegenden zu faulen beginnt und in einen Zustand geräth, der es Landbewohnern ungeniessbar erscheinen lassen würde, wenn hierin auf grossen Dampfern mit Destillierapparaten auch Ausnahmen stattfinden.

Unter harter Disciplin stehen sie Tag und Nacht zur Verfügung ihrer Vorgesetzten, die nicht immer Vorbilder von Menschenliebe sind, in Perioden schlechten Wetters müssen sie gewärtig sein, jeden Augenblick an Deck gerufen zu werden, stundenlang in Regen, Hagel und Schnee auf den Rahen zu liegen, oder sonst schwer zu arbeiten, sich eines Theils ihres so nothwendigen Schlafes beraubt zu sehen, von überbrechender See überschwemmt und bis auf die Haut durchnässt zu werden, und sich dabei tagelang mit Speck und trockenem Schiffszwieback zu begnügen, weil in der Küche die Feuer ausspülen und nicht gekocht werden kann. Das ist das Leben des Seemanns, ein steter Zwang, eine Kette von übermässigen Anstrengungen, Entbehrungen und Nöthen, für die er von keiner Seite irgend eine Anerkennung erfährt, und sehr, sehr arm an Freuden. Und diese Freuden! worin bestehen sie? In einer Pfeife Tabak, im Singen eines Liedes oder in Erzählungen — das ist Alles.

Von fremden Ländern sieht der Matrose in der Regel wenig oder nichts. Während seines Aufenthaltes dort häufen sich bei dem Hasten unserer Zeit und dem Jagen nach Gewinn nur die Arbeiten, um so schnell wie möglich mit Löschen und Laden fertig zu werden und er ist froh, wenn er Sonntags von den Mühen der Woche bei sengender Hitze etwas ausruhen kann, um neue Kräfte zu sammeln. Wenn ich ihnen aus meiner eigenen Praxis mittheile, dass ich von Morgens 11 bis Abends 6 in Batavia, mit Ausnahme der Mittagsstunde, bei 25—30 Grad Hitze unten im dumpfen Schiffsraum Kaffesäcke von 130 Pfund Gewicht vor der Brust tragend, habe schleppen und verstauen müssen, dann werden Sie begreifen, wie das den Körper mitnimmt und wie man sich Sonntags nach etwas Ruhe sehnt.

Die ganzen Genüsse des Matrosen in fremden Häfen beschränken sich darauf, dass er von den an Bord kommenden Händlern ein Stück Weissbrod, ein paar Eier oder Früchte kauft, um etwas Abwechslung in die eintönige Schiffskost von hartgewordenen Hülsenfrüchten, brandsalzigen Pökelfleisch, mietigem Mehl und wurmzerfressenem Schiffszwieback zu bringen.

Ist es da wohl zu verwundern, dass die Seeleute, nachdem sie so drückende Verhältnisse Monate, ja vielleicht Jahre lang ertragen haben, die nach Rückkehr in die Heimath gebotene Freiheit mit vollen Zügen geniessen und ausnutzen wollen, dass sie aber auch dieselbe nicht richtig anzuwenden verstehen und sie oft in einer Weise missbrauchen, die sie in keinen guten Ruf bringt, namentlich wenn beutelustige Heuerbaase und schlechte Frauenzimmer auf der Lauer stehen, um sich, sobald sie das Land betreten, auf sie zu stürzen und ihnen das mit so viel Noth und in langer Zeit erworbene Geld so schnell wie möglich, aus der Tasche zu ziehen?

Es wird ihnen das nicht schwer, denn der Matrose ist und bleibt ein grosses Kind ohne viel Nachgedanken und das ist auch sehr erklärlich. Den grössten Theil seines Lebens auf den abgeschlossenen kleinen Raum zwischen den Bordwänden angewiesen, hat er sehr wenig Beziehungen zur Aussenwelt. Er bringt keinerlei höhere Bildung mit, sein Ideenkreis bleibt ein beschränkter und sein Geist wird nicht geschult. Er denkt nicht an die Zukunft, weil die Gegenwart seine geringen Ansprüche befriedigt und er an Bord keinen Mangel leidet. „Der Monat dreht und der Koch backt“ sagt er sich, wenn der Kapitän ärgerlich ist, weil die Reise durch widrige Umstände länger als angenommen, dauert, d. h. „Unsere Gage läuft fort und der Koch sorgt fürs Essen“, wenn dessen Beschaffenheit

bisweilen auch manches zu wünschen übrig lässt, deswegen ist er sorglos; Gold bedarf er während der Fahrt nicht, und in fremden Häfen wird ihm nur eine geringfügige Summe zur Befriedigung der erwähnten kleinen Bedürfnisse ausgezahlt. Seine Gage sammelt sich an, auf längeren Reisen oft zu ganz stattlichen Summen, und da er nicht gelernt hat, damit anständig zu wirtschaften und sein leichter Sinn längst nicht mehr daran denkt, durch wie viel schwere Stunden es erworben ist, so vergeudet er es bei seiner Heimkehr oft in unsinniger Weise, um sich lang entbehrte, wenn auch oft eingebildete Genüsse zu verschaffen, wozu dann noch raffinierte Verführung durch schlechte Menschen das Meiste beiträgt.

Aber wie gesagt, nach solchen Ausbrüchen ungezügelter Freiheitsgefühls am Lande darf man nicht allein seinen Character und sein innerstes Wesen be- und verurtheilen, denn man würde ihm damit grosses Unrecht thun. Um ihm gerecht zu werden, muss man ihn an Bord sehen, mit ihm gemeinschaftlich gelebt, gearbeitet und gelitten haben. Erst dann erkennt man seinen wahren Werth, den Kern seines Wesens und ich gestehe unumwunden, dass ich gelernt habe, unsere deutschen Matrosen, welchen ich über alle anderen Nationen stelle, hochzuschätzen. Er ist brav, willig, zuverlässig, nüchtern, gehorsam und thut unter allen Umständen, auch unter den schwierigsten Verhältnissen seine Schuldigkeit. Das wird auch überall im Auslande anerkannt und ist der Grund, dass z. B. englische Kapitäne deutsche Seeleute den eigenen Landsleuten vorziehen und viele Tausende von ihnen auf englischen Schiffen fahren. Dabei ist er gottesfürchtig, und wenn sich gegen diese meine Behauptung auch hier und dort Zweifel erheben mögen, halte ich sie voll aufrecht; ich habe zu oft Gelegenheit gehabt, mich davon zu überzeugen. Wie wäre es auch anders möglich, als dass der Seemann, mit wenigen Ausnahmen, in seinem Innern nicht gottesfürchtig sein könnte, wenn auch für gewöhnlich seine Aussenseite wenig davon verrathen mag.

Selbst an dem rohesten Gemüthe kann es nicht spurlos vorübergehen, wenn täglich und stündlich ihm die Allmacht Gottes in seinen Wundern und Schrecken so sichtbar vor Augen tritt, wenn auf der einen Seite herzerquickende Schönheiten des ruhenden Oceans unwillkürlich Herz und Sinn gefangen nehmen und andererseits im Aufruhr der schrankenlos entlassenen Elemente Gott in Donnerworten zum erschreckten Menschen spricht und ihn daran erinnert, dass nur eine schwache Planke ihn von dem nassen Grabe trennt, dass ein einziger Fehltritt, ein falscher Griff der Hände ihn hinabschleudern kann, um in der dunkeln Tiefe zu versinken. Dergleichen muss einen guten und nachhaltigen Einfluss üben und thut es auch bei den Seeleuten. Sie wissen, dass die mächtige Hand Gottes sie über den Wassern hält, dass er sie oft wunderbarer Weise aus der grössten Gefahr errettet und das erkennen sie mit dankbarem Herzen an, wenn sie auch nicht viel Worte machen. Zugleich erweckt das aber auch in ihnen das Gefühl der Menschenliebe und nirgends äussert sich dies in hochherzigerer Weise, als wenn es sich darum handelt, Kameraden oder überhaupt Nebenmenschen in Seenoth Beistand zu leisten, mögen die Witterungsverhältnisse auch noch so schlimm sein. Ist Jemand über Bord gefallen, gilt es Menschenleben aus einem Wrack zu retten, so drängen sie sich Mann für Mann herbei, um ein Boot zu besetzen und gar oft muss der Kapitän, wenn auch mit schwerem Herzen, dem edlen Drange Einhalt thun, weil er sich sagt, dass bei dem Zustande der See und dem Wüthen des Sturmes Boot und Mannschaft unbedingt verloren sein würden, wenn er die Fahrt gestattete. Diese Menschenliebe erstreckt sich aber nicht nur auf die Kameraden, sondern ebenso auch auf Arme und Nothleidende. Der Matroso giebt, so lange er selbst etwas hat und theilt sein Letztes mit dem Bedürftigen. Im Herzen der echten Seeleute wohnt deshalb neben Gottesfurcht wahre christliche Gesinnung und wer unter ihnen lebt, der kann deren Bethätigung oft genug beobachten.

Sie sehen, meine Herren, ich habe eine bessere Meinung von den Seeleuten, als sie vielfach gezeugt wird, aber das hält mich nicht ab, auch die Schattenseiten ihres Charakters zu erkennen, die sich sowohl am Lande, wie an Bord zeigen und am letzteren Orte küssern sich diese hauptsächlich in ihren Gesprächen. Das häufige Fluchen des Matrosen nehme ich ihm gar nicht einmal so übel; das ist zwar keine gute Angewohnheit, aber er denkt sich nichts dabei und es macht ihn nicht schlechter. Seine Unterhaltung ist jedoch oft der Art, dass ein anständiger Mensch dadurch auf das Hasslichste berührt wird, und wenn man die löbliche Absicht hegt, sein sittliches Niveau zu heben, dann ist dies in erster Reihe der Punkt, wo man den Hebel ansetzen muss.

Ich habe bereits bemerkt, dass dem durchschnittlichen Seemann jede höhere Bildung abgeht und das abgeschlossene Leben an Bord seinen Ideenkreis nicht erweitern kann. Es fehlt ihm jede Anregung zur Ausbildung seiner geistigen Fähigkeiten und daher kommt es, dass ihm auf längeren Reisen bald der Stoff für verständige Gespräche ausgeht. Er kommt dann nur zu leicht auf die Erinnerung an seine unschönen Extravaganzen während seines Landaufenthaltes zurück und diese werden in unflätiger Weise breitgetreten, um Tag für Tag wiederzukehren. Das habe ich oft selbst bis zum grössten Ekel empfunden und darüber gesonnen, wie es sich zum Bessern wenden könne.

Als Resultat meines Nachdenkens glaube ich ein wirksames Gegenmittel darin gefunden zu haben, dass man dem Matrosen für seine Mussestunden gesunde geistige Nahrung bietet. Er liest für sein Leben gern, das sieht man daran, wie eifrig er an Bord über alles Gedruckte herfällt und sei es auch nur ein zerrissenes Zeitungsblatt, in das etwas eingewickelt war, um es bis auf den letzten Buchstaben durchzustudiren, ob er den Inhalt versteht oder nicht. Es ist das eine ganz natürliche Folge der von ihm, wenn auch unbewusst empfundenen geistigen Leere und der daraus hervorgegangenen Langeweile, die er dann durch seine oft nur zu gemeinen Gespräche zu vertreiben sucht. Würde ihm etwas Besseres geboten, so fiel letzteres von selbst fort oder würde wenigstens ganz bedeutend eingeschränkt. Will man ihm deshalb in dieser Beziehung zu Hülfe kommen, so verschaffe man ihm Lectüre.

An Bord unserer Kriegsschiffe existiren überall Schiffsbibliotheken und durch sie wird viel Gutes geschaffen. Unter den Marinemannschaften herrscht ein ganz anderer, weit anständigerer Ton, als auf Handelsschiffen und am Lande bemerkt man im Benehmen der beiderseitigen Matrosen einen ähnlichen Unterschied zu Gunsten der ersteren. Die strengere Disciplin trägt dazu gewiss viel bei, aber ein gutes Teil schreibe ich auch den Bibliotheken zu, die ihnen geistige Nahrung geben, sie in vortheilhafter Weise beschäftigen und dadurch auch ihr sittliches Bewusstsein allmählig emporheben.

Ich lege deshalb grossen Werth darauf, dass man auch auf Handelsschiffen das Gleiche thut und den Schiffen auf längeren Reisen Bibliotheken mitgiebt. Meiner Ansicht nach stehen dem auch nur geringe Schwierigkeiten entgegen, da der Kostenpunkt kaum in das Gewicht fallen kann. Natürlich muss dabei die richtige Auswahl getroffen werden. Die Bücher müssen auf christlicher Grundlage beruhen, dabei belehrend und unterhaltend sein. Tractate und dem ähnliche tendenziös religiöse Schriften müssen von vornherein ausgeschlossen werden.

Ich weiss wohl, dass ich mit diesem Ausspruche auf mancher Seite Anstoss erzeuge, aber Sie dürfen sich darauf verlassen meine Herren, dass ich das nur auf Grund meiner langjährigen Erfahrungen und meiner genauen Kenntniss des seemannischen Charakters sage. Alles andere und das socialistische Zeug liest der Matrose, aber von Tractaten will er nichts wissen und eine Beschaffung derselben würde ganz zwecklos sein. Er will sich beim Lesen unterhalten und es



gibt ja genug Schriften, die diesen Zweck vollständig erfüllen, dabei in echt christlichem Sinne geschrieben sind, den Geist anregen, zum Nachdenken auffordern und Liebe zum Vaterlande, zu Kaiser und Reich pflegen, was heute zu Tage mehr als früher Noth thut.

In Berlin gibt es einen mit einem „Vaterlandsverein“ verbundenen „Christlichen Zeitschriften-Verein“. Beide haben es sich zur Aufgabe gestellt, durch möglichst weite Verbreitung solcher Schriften, wie ich sie im Auge habe und zu äusserst billigen Preisen, den destructiven Lehren, wie sie von der Socialdemokratie ausgehen und das Gemüth des Volkes zu vergiften versuchen, entgegenzutreten, und zur Anlage von Schiffsbibliotheken kann ich gerade sie auf das wärmste empfehlen. Vom Vaterlandsverein z. B. habe ich gegen Mitte des Jahres 1896 dreihundert Kalender verschiedener Art zur Vertheilung an alle möglichen Leute bezogen. Sie haben Quartformat, etwa 50–60 enggedruckte Seiten, enthalten sehr hübsche Erzählungen und ebenso hübsche Illustrationen. Und wissen Sie, was die kosten? Nur das Porto, d. h. ich bekam jene 300 Stück für 3 Mark und der Vaterlandsverein gab sie fast unentgeltlich ab.

In ähnlicher Weise verlegt der Christliche Zeitschriften-Verein ausserordentlich billige Bücher, von 6–7 Druckbogen Stärke, hübsch und fest kartonirt, mit und ohne Illustrationen, eine „Kleine Marine-Bibliothek“, „Kleine Soldaten-Bibliothek“, „Neu Volksbücher“ pp., das Stück zu 40, in grösseren Mengen bezogen zu 30–25 Pfennig.

Sie sehen, dass ich vorhin mit Recht sagen konnte, der Kostenpunkt käme kaum in Betracht. Für 30–40 Mark lässt sich für alle mittleren Schiffe eine solche Bibliothek beschaffen, die für die Mannschaft ausreicht, und angesichts des grossen dadurch erwachsenden Nutzens glaube ich nicht, dass die Rheder die kleine Ausgabe scheuen würden. (Schluss folgt.)

## Deutscher Nautischer Verein.

### Drittes Rundschreiben.

Kiel, den 29. September 1897.

I. Wracklisten. Nachdem ich, dem Beschlusse des Vereinstages entsprechend, dem Herrn Staatssekretär des Reichs-Marineamts die Bitte ausgesprochen habe, dem auf dem Vereinstage zum Ausdruck gekommenen Wunsche der Veröffentlichung von Wracklisten näher treten zu wollen, ist mir mitgetheilt worden, dass der Herr Staatssekretär angeordnet habe, dass sowohl in den „Nachrichten für Seefahrer“, wie in den in Schifffahrtskreisen am meisten verbreiteten Zeitungen eine Bekanntmachung an die Schifffahrttreibenden zur Veröffentlichung gelange, in welcher letztere aufgefordert werden, Berichte über auf See angetroffene treibende Wracks an das Reichs-Marineamt, Nautische Abtheilung einzusenden. Der Erfolg dieser Bekanntmachung dürfte, so wird weiter mitgetheilt, zunächst abzuwarten und dann erst der Frage näher zu treten sein, in welcher Weise die Veröffentlichung der eingegangenen Berichte zu bewirken sein wird, wobei zugleich bemerkt ist, dass eine Herausgabe von besonderen Wracklisten in den Hafenplätzen, in häufigeren Intervallen als die „Nachrichten für Seefahrer“ erscheinen — wöchentlich — voraussichtlich auf grosse Schwierigkeiten stossen, auch ein Bedürfniss hierzu nicht vorliegen dürfte. Indem ich dankbar das Entgegenkommen des Reichs-Marine-Amtes anerkenne, bitte ich, dass Alle, welche an dieser Einrichtung ein Interesse haben, besonders die Rhedereien und die Schiffsführer, derartige Mittheilungen an die Nautische Abtheilung des Reichsmarineamts gelangen zu lassen.

II. Wegerecht der Fischdampfer. Der Herr Staatssekretär des Reichsamts des Innern hat mir die Abschrift eines am 28. April d. J. an den Deutschen Seefischerei-Verein gerichteten Schreibens übersandt, in welchem letzterer aufgefordert wird, sich bei dem Widerstreit, welcher in der Frage des Wegerechts zwischen zwei Interessengruppen der Deutschen Seefischerei besteht, in dieser Angelegenheit sich gutachtlich zu äussern. Diesem Schreiben waren beigelegt, das Protokoll der am 24. Februar d. J. im Reichsamt des Innern abgehaltenen Konferenz. (Erstes Rundschreiben vom 24. März d. J. und Anlage), Abschrift einer Eingabe des Dampferfischereivereins „Unterweser“ vom 25. März d. J. an das Reichsamt des Innern gegen das Votum der Majorität jener Konferenz, nebst einem Schreiben des Hafenmeisters zu Geestemünde und der Beantwortung eines von jenem Verein ausgestellten Fragebogens, sowie ferner eines Berichts des Vertreters der deutschen Dampferfischerei-Interessenten über seine Reise nach England und die Stellung der dortigen Interessenten nebst Schriftanlagen.

Mittels Schreibens des Herrn Staatssekretär des Innern vom 28. Juni ist mir die Abschrift einer erneuten Eingabe des Dampferfischerei-Vereins „Unterweser“ zugegangen, in welcher derselbe unter Angabe von Gerichtsentscheidungen und Urtheilen nautisch-juristischer Schriftsteller und Sachverständiger nachzuweisen bestrebt ist, dass die kreisende und kreuzende Bewegung der Fischdampfer kein Grund sein kann, ihnen das Wegerecht, den freisegelnden Segelfischerfahrzeugen gegenüber abzusprechen.

Unterm 7. August ist mir von Seiner Excellenz dem Herrn Staatssekretär des Reichsamts des Innern das am 22. Juli d. J. erstattete Gutachten des Deutschen Seefischerei-Vereins zugegangen, in welchem in ausführlicher Weise die ganze Frage behandelt ist; und in welchem Bedenken gegen eine allgemeine zu grosse Begünstigung der Fischdampfer ausgedrückt sind. Bei einer Zusammenfassung seiner Erwägungen neigt der Verein immer mehr der Ansicht zu:

a) dass den mit Grundschieppnetzen oder Angeln fischenden Dampfern ein Wegerecht fahrenden Dampfern aber nicht fahrenden Segelschiffen gegenüber zuzugestehen ist, mit der Einschränkung, dass dem Dampfer für die Zeit wo er sein Netz aussetzt oder einnimmt, das Wegerecht auch fahrenden Segelschiffen gegenüber zustehen muss;

b) dass ferner dem mit dem Treibnetz fischenden Dampfer, so lange er vor der Netzleuth liegt, von den fahrenden Dampfern und Segelschiffen das Wegerecht einzuräumen ist, und dass

c) die bereits bestehende Vorschrift in Kraft bleibt, dass der mit dem Grundschieppnetz fischende Dampfer, sobald sein Grundschieppnetz von einem auf dem Meeresboden befindlichen Gegenstand (Felsen, Wrack u. dergl.) unklar wird, er also vor dem Netz verankert ist, als manövrirunfähig angenommen werden muss. Wenn der Verein auch davon absieht, seine Vorschläge in bestimmt paragraphirter Form zu bringen, so hat derselbe durch sein Gutachten doch ein werthvolles Material für die fernere Behandlung dieser Frage geliefert.

Unterm 9. Mai d. J. ist die neue Verordnung zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See veröffentlicht, und zwar entsprechend dem Vorschlage jener genannten Konferenz mit Weglassung der Artikel 9 und 26. Es ist zu erwarten, dass bei der gründlichen Verhandlung über diesen Punkt, den Verhältnissen entsprechende und für alle Seestaaten gleiche Feststellungen erfolgen werden.

III. Seemannsordnung. Am 23. und 24. Juli d. J. hat die mit der Berathung der Seemannsordnung betraute Kommission hier ihre Sitzung abgehalten. Ausser dem im ersten Rundschreiben bezeichneten Material lagen derselben weiter vor, die Vorschläge des Handelsvereins zu Brake, der Handelskammer zu Bremen und der Bremischen Seemannsämter, der Schiffer- und Rheder-Gesellschaft „Concordia“ zu Elsfleth, des Nautischen Vereins zu Hamburg, des Vereins deutscher See-

steuerleute zu Hamburg-Altona, des Zentralverbandes deutscher See-Maschinisten zu Hamburg, des deutschen Seefischereivereins zu Hannover, des Nautischen Vereins zu Lübeck.

Den Mitgliedern ist eine Zusammenstellung dieser Vorschläge und eine im Reichsamt des Innern ausgearbeitete Denkschrift, betreffend die anderweitige Vertheilung des Berge- und Hilfslohns, sowie einige sonstige Abänderungen des Handelsgesetzbuches sowie das später bei mir eingegangene ausführliche Gutachten des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder übermittelt. Seitens der Kommission wird, wie im Jahre 1894, ein Bericht erstattet, welcher die Beschlüsse und eine kurze Begründung derselben enthalten wird. Der Vereinstag wird dann zu entscheiden haben, ob er sich noch einmal eingehend mit der Materie befassen will. — Zu den Vorschlägen der Technischen Kommission für Seeschifffahrt und des Reichsamt des Innern, betreffend die Vertheilung des Berge- und Hilfslohns habe ich Material gesammelt, welches sich auf die Vertheilung dieses Lohns auf die letzten fünf Jahre bezieht, und welches als eine Unterlage für die weitere Behandlung dieser Frage wird dienen können.

Zu dem vom Reichsamt des Innern ausgearbeiteten „Entwurf gesetzlicher Bestimmungen zur Regelung der Stellenvermittlung für Schiffsleute, als Ergänzung der Seemannsordnung“ hat die Kommission nur generell Stellung genommen. Sie war der Meinung, dass der Weg, den Seemannsämtern bei der Stellenvermittlung eine hervorragende Rolle zuzuwenden, nicht zum erwünschten Ziele führe, man solle vielmehr dahin wirken, dass in den einzelnen Hafenplätzen von den Rhedereien gemeinschaftliche Heuerbureaus errichtet würden, um auf diese Weise die Auswüchse, welche sich bei der gewerblichen Stellenvermittlung gezeigt haben, zu beseitigen. Die im Entwurf vorgeschlagenen Bestimmungen über die Kontrolle pp. der gewerbmässigen Stellenvermittlung begegneten keinen grundsätzlichen Bedenken.

IV) Belegen der Bilge eiserner Segelschiffe mit grossen Steinen und Kupfererzschlacken: Auf eine Vorfrage der Hamburger Deputation für Handel und Schifffahrt ob das Belegen der Bilge eiserner Segelschiffe mit grossen Steinen und Kupfererzschlacken unzulässig und gefahrbringend sei, oder ob der Abfluss des Wassers dadurch nicht gehindert werde, dieses Verfahren daher ohne Nachtheil für das Schiff und in Folge dessen durchaus gebräuchlich, auch für die Steifigkeit bei leichter Ladung erforderlich sei,

ist von dem Vorstände der See-Berufsgenossenschaft eine Antwort ertheilt, nach welcher bei sachgemässer vorsichtiger Behandlung (die im Einzelnen angeführt wird) kein Bedenken gegen die Verstaung von Ballast unter dem Garnier in eisernen Segelschiffen vorliegt.

V) Schiedsgerichte zur Entscheidung von Ansprüchen aus Kollisionen. Vor einiger Zeit habe ich den Mitgliedern ein Rundschreiben des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder übermittelt, in welchem der von einer Anzahl von Vertretern der bedeutendsten Assekuranz-Börsen der verschiedenen Länder über die Frage der Einrichtung ständiger Schiedsgerichte zur Entscheidung von Ansprüchen aus Kollisionen gefasste Gedanke sympathisch aufgenommen ist. Der Verein ersucht diesen Gedanken einer Erwägung zu unterziehen. Wenn auch nicht zu verkennen ist, dass sich der Ausführung eines solchen Planes manche Schwierigkeiten entgegenstellen können, so würde diese Ausführung doch einen Fortschritt bedeuten, der nur Vortheile bringen könnte. Ich bitte die Mitglieder diese Angelegenheit zu berathen und mir von dem Ergebniss, sowie von den event. gethanen Schritten Mittheilung zu machen.

VI) Rechtsschutzverein für Rheder. Von der Schiffer- und Rheder-Gesellschaft „Concordia“ zu Elsfleth wird

angeregt, einen Rechtsschutzverein für Rheder zu gründen, wie derselbe in England und Norwegen bestehe und von grossem Vortheil sei. Bei dem Mangel eines solchen Vereins sei es vielfach unmöglich im Auslande einen Prozess zu führen. Ich bin bemüht einige Auskünfte einzuziehen, welche bei der Berathung dieser Angelegenheit von Nutzen sein können.

VII) Segelhandbuch des Irischen Kanals, II. Theil, die Ostseite. Von der Direktion der Deutschen Seewarte wird mitgetheilt, dass dem etwa vor Jahresfrist erschienenen ersten Theil des Segelhandbuchs des Irischen Kanals, die Westseite, nunmehr vor Kurzem der zweite Theil, die Ostseite, gefolgt ist, welcher sich in jeder Beziehung seinen Vorgängern anschliesst. Neben den Sailing Directions des Britischen Hydrographischen Amtes, bezw. den „Instructions Nautiques“ des „Service hydrographique de la Marine“, ist das viele Material benutzt, welches aus der regen Unterstützung der Mitarbeiter der Seewarte, aus Hafenbeschreibungen, Anleitungen zum An- und Einsteuern in Häfen u. s. w. eingegangen ist; in erster Linie kommt hier die Mitarbeit von Dampferführern in Betracht. Für die fernere Herausgabe von Segelhandbüchern, welche sich zunächst auf eine Neubearbeitung des Segelhandbuchs des Englischen Kanals erstreckt, ist der Seewarte die rege Mitarbeit aller beteiligten Schifffahrtskreise sehr erwünscht; die Wünsche aus diesen Kreisen werden eingehende Berücksichtigung finden, da es sich in erster Reihe darum handelt, die Weiterarbeit in die Wege zu leiten, welche den wirklichen Bedürfnissen der deutschen Seeschifffahrt entspricht. Ich bitte Alle, welche Gelegenheit haben, derartige Beobachtungen zu machen, deren Ergebnisse an die Direktion der Deutschen Seewarte gelangen zu lassen. Auch erkläre ich mich bereit, die Vermittlung derartiger Nachrichten auszuführen.

VIII) Ausser den bereits erwähnten Rundschreiben, Zusammenstellungen pp. konnte ich den Mitgliedern einen Sonderabdruck aus den Vierteljahrsheften zur Statistik des Deutschen Reichs, Jahrgang 1897, II. Heft, enthaltend Abhandlungen über: „Den Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen im Jahre 1895“ und „die Seereisen deutscher Seeschiffe im Jahre 1895“, sowie den Bericht des Vorstandes des Vereins Hamburger Rheder über das Jahr 1896/97 übermitteln.

Ich mache hier aufmerksam auf die III. Auflage der Schrift des Herrn Navigationslehrer Hahn-Papenburg: „Die Schiffsdampfmaschine und das Manövriren mit Dampfschiffen“, welche nicht nur den jüngeren Schiffsoffizieren wegen der Manövrirtabelle, sondern auch wegen der Skizzen, gesetzlichen Vorschriften pp. allen Schiffsführern und Schiffsoffizieren zum Nachschlagen von Nutzen sein kann.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.  
Sartori.

## Vermischtes.

Die spanische Regierung hat, wie wir unsern Lesern in Nr. 39 der Zeitschrift mittheilten, das in Newcastle erbaute Schwimmdock für den cubanischen Hafen Havanna in Gemeinschaft zweier Dampfer seinem Bestimmungsort zugesandt. Der Bau des Docks dauerte mehrere Monate. Die spanische Marineverwaltung, auf deren Veranlassung der Baucontract zu Stande kam und nach deren Angaben die Dimensionen des Schwimmdocks bemessen waren, sollte unter diesen Voraussetzungen auch von dem Tiefgang des Docks unterrichtet sein. Diese selbstverständliche Annahme ist jedoch keineswegs der Fall, denn erst jetzt, nachdem das Schwimmdock bereits mehrere Tage unterwegs ist, findet man, dass der Hafen Havanna's nicht die genügende Wassertiefe aufweist, um das Dock aufnehmen zu können. Die spanischen Marinebehörden der cubanischen Hauptstadt haben sich deshalb sofort mit einer New

Yorker Firma zwecks Sendung eines Dampfbaggers in Verbindung gesetzt und man hofft, da bis zur Ankunft des Docks im Bestimmungshafen zwei Monate berechnet sind, bis zu der Zeit die nöthige Tiefe hergestellt zu haben. Derjenige Teil der amerikanischen Presse, welcher schon seit Monaten ein Eingreifen der Vereinigten Staaten in die cubanische Angelegenheit befürwortet, hat auch die oben erwähnte Dockaffäre zum Gegenstand seiner Besprechung gemacht und nicht unterlassen in hämischer Weise darauf hinzudeuten, dass spanische Kriegsschiffe, zu deren Benutzung das Schwimmdock gebaut ist, wohl kaum Gelegenheit haben werden, den erwünschten Gebrauch zu machen.

**Schiffbau.** Am 30. September lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck ein für die Malmö Nya Angbats Aktiebolag in Malmö in Bau begriffener Dampfer glücklich vom Stapel. Dieses Fahrzeug, das in der Taufe, die von Frl. Larsson, Tochter des Kapitäns des neuen Schiffes vollzogen wurde, den Namen „Malmö“ erhielt ist bestimmt, mit den Schiffen der Hallands Angbats Aktiebolag in Halmstad zwischen Lübeck, Copenhagen, Gothenburg, Malmö und Halmstad den Verkehr zu vermitteln resp. zwischen Lübeck und Copenhagen auch als Postdampfer zu dienen.

Die erste Hälfte des für Aktieselskabet Kjöbenhavns Flydedok og Skibsværft, Copenhagen zu erbauenden Schwimmdocks nach dem Patent der Herren Clarke & Grandfield, London, wurde von der Flensburger Schiffbaugesellschaft am 29. Sept. glücklich ins Wasser gelassen.

Der Stapellauf des neuen Bremer Schnelldampfers „Kaiser Friedrich“, auf der Werft von F. Schichau in Danzig erbaut, verlief in Gegenwart des Deutschen Kaisers zur allgemeinen Zufriedenheit. Die Länge des Dampfers über Deck beträgt 600', die Breite 64' und die Tiefe 41', der Brutto-Raumgehalt 12 000 R.-T. Die Maschinen entwickeln eine Kraft von 25 000 indicirten Pferdestärken. 17 wasserdichte Schotten, von denen 15 bis zum Oberdeck und 2 bis zum Hauptdeck reichen, sowie ein über die ganze Länge des Schiffes sich hinziehender Doppelboden zu Wasserballast sind bemerkenswerthe Eigenschaften. Das Schiff ist selbstverständlich nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für die höchste Klasse erbaut.

**Bureau Veritas.** Die Direktion des grossen internationalen Schiffsclassifizierungs-Instituts Bureau Veritas, hat Anfang dieses Monats das Generalregister der Handelsmarinen aller Länder für das Geschäftsjahr 1897/98 herausgegeben. Das Werk besteht wie bisher aus zwei Theilen, deren jeder ein besonderes Buch beansprucht. Der inhaltsreichere und grössere Theil beschäftigt sich mit den Dampfern, das andere kleinere Buch mit Segelschiffen. Im Gegensatz zu den früheren Auflagen dieses Werkes, so heisst es in der Vorrede, haben wir jetzt alle diejenigen Schiffe, die in unseren monatlichen Verlustlisten des letzten Jahres als verloren veröffentlicht sind, nicht gestrichen, sondern wieder mit angeführt und dieselben mit einer die Ursache des Verlustes andeutenden Bemerkung versehen. Der Dampfschiffs-Band enthält: Die Signal-Buchstaben des Dampfers, Schiffs- und Kapitäns-Name, Flagge und Takelung des Dampfers, Tonnengehalt (Brutto und Netto), Hauptdimensionen (Länge, Breite und Tiefe), Name des Erbauers, Hauptmaterial, etc., Art der Fortbewegung, Zahl der wasserdichten Abtheilungen, Pferdestärke der Maschine, System der Maschine und Anzahl der Cylinder, Kesselüberdruck, Name und Wohnort der Rhederei, oder des Correspondent-Rheders und Heimathshafen des Dampfers. Für jeden Dampfer über 100 Tons giebt das Register also das vollständige Signalement. Der Segelschiffsband enthält bis auf die Maschinenangaben dieselben Verzeichnisse für alle Schiffe über 50 Tons Raumgehalt. Beide Bücher enthalten noch ein werthvolles Verzeichniss, welches sich durch

eine sehr übersichtliche Darstellung auszeichnet und folgende Angaben enthält. Für Dampfer: 1) Zeichnungen der verschiedenen Schiffstypen, 2) Umrechnungstabelle der englischen Maasse in Meter, 3) eine alphabetische Liste der Namen der Rheder oder Dampfschiffsgesellschaften mit ihren Telegramm-adressen, ihrem Wohnort und Namensverzeichnis ihrer Schiffe mit Angabe des Brutto-Tonnengehalts nach der Nationalität geordnet, 4) ein alphabetisches Verzeichniss aller Namen der Rheder, Dampfschiffsgesellschaften oder Correspondent-Rheder, mit Angabe ihrer Nationalität, zum Nachschlagen der Seite wo ihre Schiffe verzeichnet stehen, 5) ein Verzeichniss der zusammengesetzten Dampfernamen nach den Anfangsbuchstaben des oder der, den Namen bildenden Hauptwörter, alphabetisch geordnet, 6) eine Liste der hauptsächlichsten Trocken- und Schwimmdocks, Patent-Slips, nebst Angabe ihrer Grösse und Tragfähigkeit. Für Segler: 1) eine Statistik der Schiffe nach ihren Flaggen, 2) eine Liste der Schiffe die ihren Namen gewechselt haben, 3) ein alphabetisches Verzeichniss der Unterscheidungs-Signale der Schiffe nach den einzelnen Flaggen geordnet. Diese Zusammenstellung ist von ganz besonderem Werthe, da man mit Hülfe derselben jedes Schiff, von dem man die Flagge und die Signalebuchstaben kennt, sofort zu identificiren vermag. Ferner von grosser Bedeutung sind die werthvollen Angaben über den Bestand der verschiedenen Flotten, wir empfangen ein übersichtliches Bild von den Wandlungen, welchen die Schifffahrt unterworfen ist, wir nehmen von Neuem das Ueberhandnehmen der Dampfer und den Niedergang der Segelschifffahrt gewahr. Ebenfalls gewähren uns diese Angaben die Entwicklung der verschiedenen Handelsmarinen in kurzgefasster übersichtlicher Weise beobachten zu können. Die Dampferflotte hat wie schon erwähnt bedeutend zugenommen. Sie zählt soweit Fahrzeuge von 100 Tons in Betracht kommen 11 271 (1896 — 11 155) Schiffe mit 17 889 006 Tons gegen 17 Millionen des Vorjahres. Die Seglerflotte zählt hinsichtlich aller Schiffe, deren Registertonnage 50 Tons und darüber ist 29 315 Schiffe mit 8 804 732 Reg.-T. gegen 29 333 Schiffe mit 9 547 747 Reg.-T. des Vorjahres. Die folgenden beiden Tabellen zeigen einen Vergleich der Dampfer- resp. Seglertonnage aller Nationen:

Dampferflotte			Seglerflotte		
Flagge	Anzahl	B.-Reg.-T.	Flagge	Anzahl	B.-Reg.-T.
Englische	5661	10 552 498	Englische	8545	3 068 618
Deutsche	846	1 462 530	Amerikan.	3785	1 332 829
Französische	539	979 072	Norwegische	2594	1 103 284
Amerikanisch.	483	772 072	Deutsche	1067	544 420
Norwegische	605	576 598	Italienische	1605	451 408
Spanische	355	492 393	Russische	2095	390 389
Japanische	318	408 503	Schwedische	1439	280 167
Italienische	235	371 468	Türkische	1428	270 075
Holländische	217	337 517	Französische	1360	269 667
Russische	350	314 293	Griechische	1165	246 429
Dänische	272	285 738	Spanische	1108	104 169
Schwedische	170	280 374	Dänische	780	154 415
Oesterreich.	159	267 543	Niederländ.	631	128 219
Griechische	109	151 557			
Brasilianische	218	143 699			

Der Abonnementspreis des ganzen Werkes beträgt 60 ./. per Jahr, für das Dampfschiffs- oder Segelschiffsregister getrennt je 32 ./. per Jahr. Zu beziehen von der Vorwaltung des Bureau Veritas in Paris oder in Hamburg Stubbenhuk 20.

**Jahresbericht der Flensburger-Schiffbau-Gesellschaft.** Am 30. September hielt die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft ihre vierundzwanzigste ordentliche Generalversammlung ab, bei welcher Gelegenheit der Geschäftsbericht über die Zeit vom 1. Juli 1896 bis 30. Juni 1897 den Aktionären vorgelegt wurde. Während der erwähnten Geschäftsperiode sind im Ganzen sechs Dampfer, mit einem Totalraumgehalt von 18 920 Reg.-Tons zur



Ablieferung gekommen resp. fertiggestellt. Die Brutto-Einnahme für diese Neubauten betrug 4 131 992 Mk. Acht Dampfer und ein Schwimmdock, letzteres für die Kjöbenhavns Flydedok og Skibsværft A.-G. in Kopenhagen bestimmt, sind im Bau begriffen und umfassen zusammen 28 060 Reg.-T. Raumgehalt. Das zur Werft gehörige Schwimmdock wurde in diesem wie im vorigen Jahre andauernd benutzt. Im letzten Jahre waren durchschnittlich 1670 Arbeiter beschäftigt, die höchste Zahl pro Tag betrug 1764 Arbeiter. Das rechnerische Ergebniss des verflossenen Geschäftsjahres ist, wie es im Berichte heisst, nicht ganz von den Folgen der durch den Streik verursachten Störung verschont geblieben; doch ist das Ergebniss trotz dieser erschwerenden Umstände immerhin als ein recht befriedigendes zu bezeichnen. Die Generalversammlung genehmigte den Geschäftsbericht, sowie die aus dem Reingewinn von 226 508 56 Mk. vorgeschlagene Dividende von 8% und dechargirte die Jahresrechnung. Die vorgenommenen Wahlen hatten das Ergebniss, dass die nach dem Turnus ausscheidenden Mitglieder des Vorstandes bezw. des Aufsichtsrathes, die Herren Stadtrath Karl G. Andresen und O. Lempelius wiedergewählt wurden, als Ersatzmann für den Aufsichtsrath wurde Herr P. C. Nicolaysen gewählt.

Die bekannte dänisch-amerikanische Packet-Dampfschiffahrtsgesellschaft „Thingvalla“, welche seiner Zeit in Gemeinschaft mit Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie wöchentliche Expeditionen nach New-York unterhielt, soll, wie die „Hamb. Nachr.“ erfahren, aufgehört haben zu existiren. Als die Gesellschaft vor Jahren ins Leben gerufen wurde, begrüßte man dieselbe mit nicht geringen Erwartungen. Man baute u. A. auf einen wachsenden Handelsverkehr mit Amerika und die Auswanderungslust damaliger Zeit schien diese Linie begünstigen zu wollen. Man versuchte es, sich der Thatsache zu verschliessen, dass die Haupteinfuhr über Hamburg geht und dass, abgesehen von so und so vielen tausenden Köpfen Weisskohl, von einer dänischen Ausfuhr nach Amerika keine Rede ist.

Aus Seenoth gerettet hat die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, in deren Händen seit 1865 der gesammte Rettungsdienst an den deutschen Küsten vereinigt ist, nach ihrem soeben erschienenen Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1896/97 122 Menschenleben. Sämmtliche Rettungen erfolgten durch Rettungsboote. Die Zahl der seit der Begründung der Gesellschaft durch deren Geräthe geretteten Personen ist damit auf 2354 gestiegen. Die Bedeutung der Leistungen des vergangenen Jahres tritt noch schärfer hervor, wenn man bedenkt, dass bei den 56 Schiffbrüchen, die in demselben Jahre an Deutschlands Küsten vorkamen, 340 Personen gefährdet waren, von denen nachweislich nur 21 Personen umgekommen sind. Von den 319 Geretteten haben mehr als ein Drittel (122) die Rettungsstationen der Gesellschaft gerettet, die übrigen sind durch Privathilfe vom Lande aus, durch andere Schiffe oder durch Selbsthilfe in Sicherheit gebracht. Die Anzahl der Rettungsstationen beträgt 144, wovon 71 an der Ostsee und 43 an der Nordsee sich befinden; 51 sind Doppelstationen, ausgerüstet mit Boot und Raketenapparat, 47 Boots- und 16 Raketenstationen. Die Gesellschaft ist in der Aufbringung der für das Rettungswesen erforderlichen Geldmittel lediglich auf freiwillige Beiträge angewiesen; sie hatte dadurch im letzten Jahre eine Einnahme von 280 000 Mk., davon haben die kleinen Sammelgeschiffen, die wohl Jedermann bekannt sind, allein 23 937 Mk. gesammelt. Eine grössere Stiftung ist der Gesellschaft von Herrn Emilie Robin geworden, der ihr 15 000 Mk. überwies; die Zinsen sollen zu Pensionen für alte oder invalide Vorleute der Bootsstationen verwandt werden; ferner haben Oberst Bartels und Frau in Lyck eine vollständig ausgerüstete Doppelstation geschenkt, die im Bezirk Königsberg in der Mitte eines vier Meilen langen Küstenstrichs zwischen Palmnicken und Pillau errichtet wird, wo bisher Ret-

tungseinrichtungen noch fehlten. Hoffentlich fühlen sich Angesichts der Rettungserfolge, die die Gesellschaft erzielt hat, recht Viele veranlasst, das Rettungswerk durch Beitrag eines Scherfleins zu fördern!

## Kleine Mittheilungen.

Die Schiffswerften an der Clyde sind mit den Resultaten des letzten Monats sehr unzufrieden, denn nur neun Schiffe mit 14 000 Tons Raumgehalt kamen während der erwähnten Zeit zur Ablieferung. Die Bauaufträge des Vorjahres, welche im September zur Erledigung kamen, umfassen einen Raumgehalt von 36 200 Tons. Man schreibt die auffallende Abnahme in diesem Jahre dem Maschinen-Strike, durch welchen verschiedene Werften mehr oder weniger zur Unthätigkeit gezwungen waren zu.

Die von uns schon früher erwähnte, neu gegründete Ungarische Levante-Linie hat in England vier Dampfer von 3500 bis 5000 Tons Raumgehalt angekauft. Die Gesellschaft wird von einem früheren Director der „Adria“ geleitet und unterhält zur genannten Linie die besten Beziehungen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 4. October. Der Vorsitzende begrüßte die sehr zahlreich besuchte Versammlung, die erste nach den Ferien, mit einer kurzen Ansprache, in welcher er den Wunsch zum Ausdruck brachte, die Mitglieder möchten durch fleissigen Besuch und thatkräftige Unterstützung die Bestrebungen des Vereins fördern, damit die Thätigkeit des Nautischen Vereins während des bevorstehenden Wintersemesters eine für Handel und Schifffahrt nutzbringende und erspriessliche werde. Die zahlreichen während der Sommermonate eingegangenen Schriftstücke den Mitgliedern vom Vorsitzenden zur Kenntnissnahme verlesen, nahmen zu ihrer Erledigung die ganze Sitzung in Anspruch. Der Verein nahm lebhaften Antheil an der im Juni vom Verein Hamburger Rheder eingegangenen Zuschrift, welche sich über die Errichtung ständiger Schiedsgerichte bei Vertheilung des Schadens von Kollisionsfällen ausspricht. In einer späteren Sitzung wird beabsichtigt, nochmals auf das Thema zurückzukommen. Jahresberichte waren eingegangen vom Verein deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona, von der Seeberufsgenossenschaft und vom Vorstand Hamburger Rheder, ferner von der Deutschen Seewarte ein Bericht über die letzte Chronometer-Prüfung und eine Besprechung des Segelhandbuchs vom Irischen Kanal, II. Theil. Zum Schluss wurde über das vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins eingesandte Rundschreiben, welches in dieser Nummer unseres Blattes enthalten ist, referirt. Das gleich am Anfange behandelte Thema „Wracklisten“ führte zu lebhaften Auseinandersetzungen. Ein Mitglied wurde zur Aufnahme in den Verein vorgeschlagen.

### Verein deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 6. October. Die ausserordentlich zahlreich besetzte Versammlung wurde vom Vorsitzenden durch eine Ansprache, in der hervorgehoben wird, dass vom heutigen Tage die allwöchentlichen Sitzungen ihren Anfang nehmen, begrüßt. Fünf Kapitäne wurden zur Aufnahme als Mitglieder vorgeschlagen. Von der Seewarte war über das jüngst erschienene Segelhandbuch des Irischen Kanals, 2. Theil, eine Besprechung die vom Vorsitzenden verlesen wurde, eingesandt. Vom Seeschifferverein aus Bremerhaven lagen, um eine gerechtere Vertheilung des Berge- und Hülfelehns bei etwaigem Anlass in Zukunft zu erzielen, Vorschläge, denen ein Gutachten der

bremischen Senats-Kommission beigelegt war, vor. Der Inhalt des Schriftstückes wurde vom Vorsitzenden den Mitgliedern zur Kenntnissnahme unterbreitet und zur Debatte gestellt. Die erste Klausel, welche gesetzlich die Antheile des Rheders und der Mannschaft feststellt, fand allgemeine Zustimmung, ebenfalls die Bestimmung, nach welcher die Vertheilung des Borgehobens an die einzelnen Personen der Schiffsmannschaft auf Grund ihrer persönlichen Leistungen vom Schiffsführer erfolgen soll. Ueber den folgenden Vorschlag, der einen ganz bestimmten Antheil, nämlich zwei Drittel dem Rheder und ein Drittel der Mannschaft zuschreibt, waren die Meinungen getheilt. Da sich wegen vorgeschrittener Zeit eine allgemeine Verständigung über diesen Punkt nicht mehr erzielen liess, wurde das Thema auf Vorschlag mehrerer Mitglieder auf die nächste Tagesordnung gestellt. Der Vorsitzende theilt der Versammlung noch mit, dass Muster und Zeichnungen zu einem Vereinsbanner angefertigt sind.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 6. Oktober 1897.

Die Ausfrachten sind gegen die Vorwoche einen Schatten flauer. Heimfrachten sind ziemlich unverändert. Getreidefrachten von Süd-Australien haben für nächste Saison gute Aussichten, umso mehr weil von Australien gekabelt wird, dass der ersohnte Regen jetzt fällt. Nachstehend einige Abschlüsse der Vorwoche:

„Gifford“ Liverpool/Sydney und Newcastle 16/9 p. T. dw.  
 „Four Winds“ Leith/Rio de Janeiro 17/— Kohlen.  
 „Affezione“ Newcastle N. S. W./Westküste Süd-Amerika's 15/— %. 6d direkt, Kohlen.  
 „Bactria“ Calcutta/Dundee oder Hamburg 20/3, Jute.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 24. September 1897.

Seit unserem letzten Bericht ist die Lage der Frachten, so weit volle Getreideladungen nach Cork f. O. in Betracht kommen, einigen Aenderungen zu Gunsten der Rheder unterworfen gewesen, insbesondere bei handigen Schiffen und die Verschiffer sind nun gewillt die Raten zu zahlen, welche während des ersten Theils der Woche ihnen freiwillig angeboten wurden. Die Rheder haben ihre Preise jedoch auf 4s für 12 000 und 13 000 Quarter Schiffe nach Cork f. O. für Oktober und 3s 9d für November-Ladung festgesetzt. Das Geschäft für disponible Räume, besonders von diesem Hafen zeigt ebenfalls eine nennenswerthe Verbesserung, jedoch sind grosse Boote, begierig zu diesen Geschäft, unfähig die Raten höher als jene unlängst gesicherten, zu halten. Die Nachfrage nach Baumwoll-Räume, besonders für baldiges Laden, ist sehr lebhaft geworden, besonders gute Raten sind von der Atlantischen Seeküste bezahlt, wie dies gewöhnlich der Fall ist, wenn der Baumwollbedarf dringend wird, denn dann trägt der Umstand wesentlich dazu bei die Frachten von allen Richtungen zu stärken. — Unser Markt für Segelschiffe leidet noch unter Mangel an Räume, welcher sich mehr und mehr fühlbar macht, und doch können wir keine Steigerung der Raten berichten. Sollte dieser Zustand sich trotzdem fortsetzen, so denken wir, ist eine Aenderung zu Gunsten der Rheder unausbleiblich. Der Bedarf für Schiffe mit Petroleum in Fässern und Kisten nach dem fernen Osten bleibt günstig, jedoch ohne nennenswerthe Aenderung der Raten. Ebenfalls herrscht grössere Nachfrage in der Bauholz-Fahrt von südlichen Häfen nach Südamerika zu früheren Raten, jedoch in Anbetracht des geringen Angebots ist wenig gethan. In anderen Linien ist nichts Neues.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Massgut.
Liverpool, Dpfr.	3 7/8 d.	15/	12/6	10/12 6
London, Dpfr.	4d.	15/	12/6	10/12 6
Glasgow, Dpfr.	4d.	17/6	12/6	15/
Bristol	4 1/2 d.	20/	12/6	17/6
Hull	4 1/2 d.	20/	15/	15/
Leith	4 1/2 d.	22/6	15/	17/6
Newcastle	4 1/2 d.	17/6	15/	15/17 6
Hamburg	65 s	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	9 1/4 c.	25 cts.	18 cts.	12/16 c.
Amsterdam	9 1/2 c.	25 cts.	18 cts.	12/16 c.
Kopenhagen	3/3	25/	20/	25/
Bordeaux	3/6	30 cents.	25c.	8 s.
Antwerpen	4 1/2 d.	22/6	15/	17/6 20
Bremen	60 s	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	17/6 20/	22/6 25

Baumwolle, gepresst: Liverpool 1/2 d. — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 35c. — Amsterdam 35c. — Kopenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 5-32d. — Bremen 30c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct U. K.	Contin. nt. Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	4/	4/	3/9	4/	....
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/3 2/9	....	25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer	....	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	20c.	19c.	19c.	21 1/2 c.	

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

### Hafenordnung und Hafenuordnung.

Wenn man an der Hamburger Wasserkante erwartet hat, dass mit dem neuen Hafengesetz nun auch der alte Schlenker über Bord geworfen werden sollte, so ist man in dieser Erwartung vorläufig noch in mehr wie einer Hinsicht getäuscht. Gewohnheiten, namentlich schlechte, sind offenbar stärker als gute Gesetze. Das zeigt sich auch heute noch im Hamburger Hafen. Willkür in der Art und Weise wie die Plätze der Seeschiffe belegt und wie diese letzten ohne Rücksicht auf den freien Verkehr vertheilt werden, herrscht heute noch. Es soll ja nicht verlangt werden, dass nun Alles mit einem Male am Schnürchen geht. In einem so belebten Hafen, wie es Gott sei Dank der unsere ist, wird es ohne einige Verkehrsbemerkungen niemals abgehen. Da muss eben eine gewisse Nachsicht geübt und Rücksicht auf die Interessen Anderer genommen werden. Leider wird diese Rücksicht oft auf eine harte Probe gestellt durch die Ungenüthigkeit einiger Dickfülliger, die ihrerseits von der Natur mit einer geringen Dosis dieser lobenswerthen Eigenschaft ausgestattet sind. Da dürfte es an der Zeit sein, dass die mit der Aufsicht im Hafen betrauten Behörden einschreiten, sonst sieht es so aus, als ob Derjenige die meisten Vorrechte genießt, der am besten mit dem Ellbogen um sich stösst. Ein Beispiel von solcher — sagen wir Freimüthigkeit in der Wahl seines Liegeplatzes liefert der Dampfer „Newcastle“, der zu verschiedenen Malen den hiesigen Hafen aufgesucht und seine Kohlenladung unterhalb des Jonas zu löschen pflegt. In voriger Woche hatte der genannte Dampfer seinen Anker beinahe in der Mitte der Elbe ausgeworfen und sich dann mit Trossen nach den Duc d'Alben hingeholt. Dabei blieb der Vordertheil des Schiffes noch reichlich 30 Meter von der Pfahlreihe ab. Der Dampfer lag nahezu in einem Winkel von 45° zur Stromrichtung; seine quer vom Schiff in den Strom hinaus reichende Ankerkette engte die Passage noch um ca. weitere 40 Meter ein und das gerade an einer Stelle, wo der grösste Verkehr in dem ohnehin nicht allzu breiten Fahrwasser sich abwickelt. Es wäre erwünscht, wenn derartige Missstände in Zukunft beseitigt würden.

Nauticus.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 42.

Hamburg, den 16. October.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Der Niedergang der französischen Handelsmarine. — Die sittlichen Gefahren und Missstände des Seemannslebens (Schluss). — Die Gefahren der Kohlenladungen. — Vermischtes — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersal.

### Auf dem Ausguck.

Im deutschen Schiffbau reihte sich in den letzten Tagen ein wichtiges Ereigniss an das andere. Der „Kaiser Wilhelm der Grosse“ hat in der verflossenen Woche auch auf der Heimreise von drüben einen Record geschaffen und der zweite der neuen Schnelldampfer des Lloyd „Kaiser Friedrich“ ist im Beisein des deutschen Kaisers am 5. October vom Stapel gelaufen. Am verflossenen Sonnabend wieder hatte der Schiffbau an der Elbe seinen Ehrentag, als der neue Doppelschraubendampfer der Hamburg-Amerika-Linie „Pretoria“, das Schwesterschiff der „Pennsylvania“ und der grösste Frachtdampfer, der je auf einer deutschen Werft gebaut ist, vom Helgen lief. Wenn bei Blohm & Voss, den Erbauern des neuen Monstreschiffes, etwas los ist, dann pflegt sich die Hamburger Wasserkante eigenartig zu beleben. Da könnten sieben Tschulalongkorns und vier Lihungschangs auf einmal kommen, sie wären nicht im Stande so viel Menschen auf die Beine zu bringen, wie wir sie am Tage des Stapellaufes der „Pretoria“ gesehen. Equipage über Equipage rollten dem Hafen zu, um die Honorationen, staatlichen Würdenträger und die „big fishes“ der Hamburger Rhederei ans Wasser zu bringen. Die „Electrischen“ hatten programmässig ausverkauft und schwindstüchtige Droschkengäule wurden mit den unglaublichsten Hilfsmitteln zu einem Schaukeltrab animirt, um die ungeduldigen zukünftigen Zuschauer des grossen Schauspiels rechtzeitig zu den zur

Ueberfahrt nach der Werft zur Verfügung gestellten Dampfern zu schaffen. Hamburg war am Sonnabend bei Blohm & Voss und die Leiter dieses Geschäfts thaten wohl daran, einer so grossen Zahl von Schaulustigen Gelegenheit zur Beobachtung des interessanten Vorganges zu geben. In keiner anderen Weise kann das Interesse für den deutschen Schiffbau im Volke besser geweckt und die weiten Kreise der Hamburger Bevölkerung besser zum Verständniss geführt werden für die hohe Bedeutung, welches dieses grosse Unternehmen, das viele Tausende von Arbeitern beschäftigt, im wirthschaftlichen Leben unserer Stadt mit Recht beansprucht. Platz genug ist schliesslich da auf der Werft und die Gefahr nicht allzu gross, dass ein Unbefugter sich mit einschleichen und etwa den neuen, seiner Vollendung entgegen gehenden Hunderttonskrahn eskamotieren könnte.

Die Taufe der „Pretoria“ wurde durch Fräulein Irmgard Rohlsen, der Nichte des Herrn Directors Ballin, vollzogen. Die „Penny a liner“ wissen zu berichten, dass das Taufgedicht mit klangvoller, weithin verständlicher Stimme gesprochen worden ist, aber in dem Gesumme der Menschenmenge, die zu beiden Seiten des Täufelings Spalier bildete, ging die Recitation, wie immer bei solchen Fällen, verloren. Wenn der Schuss fällt, der das Zeichen zur Taufe giebt, dann pflegt das Menschengesumme um einen Ton schwächer zu werden; man weiss, jetzt wird die Taufrede gehalten und markirt wenigstens



gespannte Aufmerksamkeit, wenn man auch im Voraus weiss, dass sie nicht von Erfolg gekrönt wird. Die Situation ist so ähnlich, wie bei dem bekannten „Bitte um ein stilles Gebet“, ein Moment, in dem man gespannt ist auf die Dinge die da kommen, und darüber vergisst überhaupt an etwas zu denken, wie geschaffen für eine Massen-Hypnotisierung. Der Schluss des Taufaktes bringt wenigstens ein sichtbares Zeichen; es ist der edle deutsche Schaumwein, — von dem böse Zungen sagen, dass er damit seinen Zweck am besten erfüllt, — der in grossen Tropfen am Bug herunter perlt, und sich ausnimmt wie die Schweisstropfen auf der Stirn eines aus dem Fahrwasser gerathenen Volksredners. Dann geht der Tanz los; erst kaum merkbar, dann allmählig schneller strebt der Schiffskörper seinem sprichwörtlich gewordenen Elemente zu und der Zeitungsreporter stimmt noch schnell in das Hurrah, das rund um ihn her ertönt, mit ein und überschlägt dann im Kopfe eiligst, wie viel Zeilen ihm die Sache einbringen kann.

Ueber Bau, Einrichtung und Dimensionen des neuen Dampfers mögen hier noch folgende knappe Angaben Platz finden. Das Schiff besitzt eine Länge von 586' englisch, eine Breite von 62' und eine Raumbreite von 42' englisch von der Oberkante des Kiels bis zum Oberdeck gemessen. Der Tiefgang wird mit kompletter Ausrüstung und voller Ladung 28' engl. im Seewasser betragen. Zur Sicherung des Schiffes ist dessen Raum durch 12 bis zum Oberdeck reichende wasserdichte Schotten in 13 Compartements getheilt; an Rettungsbooten sind 22 Stück an Bord, darunter 12 grosse eiserne, 8 zusammenklappbare und 2 kleinere Boote, die theils auf dem Bootsdeck, theils auf eisernen Trägern auf dem Awning-Deck stehen. Der Dampfer erhält zwei vierfache Expansionsmaschinen nach dem System Schlick ausbalancirt, welche zusammen 6000 Pferdekkräfte indiciren sollen, die Maschinen erhalten ihren Dampf aus vier auf 15 Atmosphären concessioinirten Stahlkesseln. Das Schiff erhält 4 Pfahlmasten mit zusammen 28 Ladebäumen, 9 Ladeluken, 14 Ladewinden grösster Sorte und 8 Ladekräne mit Dampftrieb. Die Maschinenräume und Wohnungen der aus 160 Personen bestehenden Besatzung zeichnen sich durch praktische Einrichtung und gute Ventilation aus. Die „Pretoria“ erhält Einrichtungen für 204 Passagiere erster Klasse, 124 Passagiere zweiter Klasse und 1000 Zwischendecker, doch ist Raum genug vorhanden, um 3500 Zwischendeckspassagiere unterzubringen. Die Kammern erster Klasse befinden sich theils in dem Mittschiffsaufbau, theils auf dem Awning-Deck, theils auf dem Brückendeck und auf dem Promenaden-deck. Die Kammern für Passagiere zweiter Klasse befinden sich auf dem hinteren Oberdeck, des-

gleichen der Salon zweiter Klasse; für sämtliche Passagierkammern sind die neuesten und comfortabelsten Einrichtungen getroffen. Die Zwischendeckspassagiere werden auf dem Ober- und Hauptdeck in Kammern untergebracht. Die Anordnung der Decks ist folgende: 1. Raumdeck, 2. Hauptdeck, 3. Oberdeck, 4. Awningdeck, 5. Salondeck, 6. Brückendeck und 7. Bootsdeck.

Eine zeitgemässe Warnung erlässt das britische Handelsamt in Betreff der Aufbewahrung von schnelltrocknenden Farben, wie sie vorzugsweise zum Malen der Schiffsböden verwendet werden und die in der Seemannssprache in der Regel mit dem Ausdruck „Patentfarben“ bezeichnet werden. Die Räume, in denen diese Farben aufbewahrt werden, sollten nie mit einem offenen Licht, sondern stets nur mit einer Sicherheitslampe betreten werden, da im Falle eines Leckens der Gefässe, durch die Mischung der aus der Farbe sich verflüchtigenden Gase mit der atmosphärischen Luft, eine im hohen Grade explosive Gasart sich bildet. Einige verhängnissvolle Unfälle, die sich in der britischen Marine durch die Unkenntniss dieser Eigenschaften der genannten Farben seitens der Schiffsmannschaften zugetragen haben, können als warnende Beispiele dienen. So entstand auf den Dampfer „Scotia“ vor längerer Zeit eine verheerende Explosion dadurch, dass ein Mann der Besatzung mit einem offenen Licht die Vorpiek betrat, in der ein Fass mit der sog. Patentfarbe aufbewahrt wurde. Durch die Explosion wurden zwei Mann schwer verletzt. Der Steven des Dampfers und die Bugplatten an Steuerbord und Backbord wurden gesprengt und das vordere Kollisionsschott zertrümmert.

Die Feier des 60jährigen Regierungsjubiläums der Königin von England hat der englischen Kolonialpolitik manchen Vortheil gebracht. Nicht nur, weil auf den verschiedenen Soirées und Banketts, zu Ehren der damals in London anwesenden Premierminister der Kolonien veranstaltet, die verschiedentlich ausgebrachten Trinksprüche die Zusammengehörigkeit aller Kolonien unter das Scepter der greisen Königin bei jeder denkbaren Gelegenheit proklamirten, sondern weil es Mr. Chamberlain, während eines festlichen Anlasses, ausser anderen Errungenschaften, geglückt war, dem Minister der Kapkolonie das Versprechen, welches allerdings später beanstandet sein soll, abzunehmen, dem britischen Staate seitens der Kapkolonie ein Panzerschiff zu schenken. Nach den in letzter Zeit auftauchenden Nachrichten hält man es in England anscheinend für seine Pflicht nicht allein der Kapkolonie einen Gegendienst zu erweisen, sondern auch Australien, Kanada und Neu-Schottland zu zeigen, dass es die britische Regierung versteht, solche

Geschenke gebührend zu würdigen und dass sie selbst solchen Kolonien, die dem Beispiel der Kapkolonie nicht gefolgt sind, diesen Mangel an Opferwilligkeit verzeiht. Von der britischen Admiralität aus, so heisst es in englischen Zeitungen, wird der Gedanke, jedenfalls nach vorheriger Rücksprache mit der Regierung, angeregt, der Kapkolonie 2, Kanada 2, Neu-Seeland 1 und Australien 3 Kriegsschiffe als Geschenk zu überweisen. Damit aber den Kolonien die Gelegenheit nicht genommen ist, das Geschenk ohne Beschämung anzunehmen, soll den einzelnen Regierungen der Kolonien der Vorschlag gemacht werden, diese Kriegsschiffe, welche nebenbei schon sehr alten Datums sind, zu bemannten und für die Ausbildung sowie den Unterhalt der Besatzung zu sorgen. Sind die Regierungsorgane der britischen Kolonien von der auf der Jubiläumsfeier so oft hervorgehobenen Zusammengehörigkeit mit dem Mutterlande genügend durchdrungen und nehmen das Geschenk und zu gleicher Zeit die damit einbegriffene Verpflichtung an, dann ist mit einem Schlage die so sehnlichst gehoffte „Imperial Naval Reserve“ geschaffen und Mr. Chamberlain, der doch ohne Frage der Vater des ganzen Planes ist, hat wieder einmal seine politische Meisterschaft gezeigt.

Durch die Schaffung einer in oben erwähntem Sinne von den Kolonien zu unterhaltenden „Reichs-Marine-Reserve“ im britischen Weltreich, hätte die Besatzungsfrage der englischen Kriegsschiffe im Falle einer plötzlichen Mobilmachung, sowie der Mangel an ausgebildetem Personal aufgehört die Gemüther englischer Regierungsbeamten in dem Masse wie bisher zu beunruhigen. Würde auch im günstigsten Falle durch Besatzung der den Kolonien überwiesenen acht Schiffe eine ausgebildete Stammbesatzung von einigen tausend Mann geschaffen, so genügt diese Anzahl noch lange nicht, den im Falle einer Mobilmachung für die englische Flotte dann auftretenden Personalmangel zu decken. Ob der den Kolonien von der englischen Regierung unterbreitete Vorschlag Anklang und Zustimmung bei jenen findet, bleibt vorläufig noch dahingestellt, sollte aber die Genehmigung, welche in britischen Marinekreisen orklärlicherweise sehnlichst gewünscht wird, eintreten, so wäre es nicht ausgeschlossen, die einmal geschaffene Reichs-Marine-Reserve auf der dann bestehenden Grundlage zu erweitern und auszubauen. Je grösser der Erfolg, der dann im ersten Jahre erzielt sein wird, desto lebhafter wird sich auch das Interesse und die Theilnahme der Bevölkerung, auf die es doch in erster Linie ankommt, bemerkbar machen.

Der nun schon Monate andauernde Strike der Maschinenbauer und Werftarbeiter in England wird

mit einer Erbitterung auf beiden Seiten geführt, die eine Beilegung auf friedlichem Wege wohl kaum wahrscheinlich erscheinen lässt. Annäherungsversuche von der einen Seite werden auf der anderen als Schwäche angesehen und haben deshalb bis jetzt nie den ihnen zu Grunde gelegten Erfolg gehabt. Neuerdings glaubt die englische Presse das Amt einer Vermittlerin einnehmen zu müssen, indem sie an die Streikenden einen Appell an ihr Nationalgefühl und zwar mit folgender Begründung richtet. Sie behauptet der Fortschritt, den die deutsche Schiffbauindustrie im Laufe der letzten Jahre unfehlbar gemacht, und die Entwicklungsfähigkeit welche sie gezeigt, sei nur möglich gewesen, weil englische Werften in Folge der so häufig auftretenden Arbeitseinstellungen nicht im Stande waren die ihnen von deutschen Rhedern angebotenen Bauaufträge zu bewältigen. Deshalb sahen sich die von englischen Werften abgewiesenen Rheder genöthigt ihre Bestellungen einheimischen Werften, also deutschen, zu übertragen. Der erste grössere Schnelldampfer, den deutsche Schiffbaukunst gezeitigt, die „Auguste Victoria“, habe im Vergleich zu dem zur selben Zeit auf englischer Werft gebauten Schwesterschiff „Columbia“, nach Annahme der englischen Presse, grosse Nachteile, sowohl in der Geschwindigkeit, wie in der Stärke des Schiffes gezeigt. Das nächste Bauwerk, der „Fürst Bismarck“ habe schon bewiesen, dass die Erbauer die beim ersten Schiff gemachten Erfahrungen zu verwerthen verstanden, während die Jungferreise des dritten Schnelldampfers, des „Kaiser Wilhelm der Grosse“, Deutsche wie Engländer überzeugt hat, dass englische Bauzeugnisse aufgehört haben deutschen Schiffsbaukonstruktoren als nachahmenswerthes Vorbild zu glänzen. In dieser Weise, die der englischen Presse, was den letzten Satz anbetrifft, Aufrichtigkeit nicht absprechen kann, wird den streikenden Arbeitern die Entwicklung des deutschen Schiffbaues in längeren Artikeln wiederholt auseinandergesetzt und der Zeitpunkt an dem englische Rheder ihre Bauaufträge deutschen Werften übertragen werden schon in baldige Aussicht gestellt. Ob die Presse das sich zur Aufgabe gesetzte Ziel, eine Verständigung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer auf friedlichem Wege herbeizuführen, durch derartige Artikel erreicht, ist wohl kaum, trotz des stark ausgeprägten Nationalgefühls des Engländers, anzunehmen. Die Erlangung des „Achtstundentages“ das seit Jahren erstrebte Ziel aller englischen Arbeiter, wird gegen das Nationalgefühl in die Waage geworfen, wohl zu Ungunsten des Letzten entscheiden und der Kampf, der früher oder später doch mit einer Niederlage der Arbeitnehmer endet, wird weiter geführt.

Das am 30. Januar 1881 in Frankreich in Kraft tretende Gesetz, welches Bauprämien nur Werften, die von Privatleuten Bauaufträge erhalten, zuerkennt, dagegen bei den vom Staate gemachten Bestellungen die Bewilligung einer derartigen Prämie, zum grossen Verdruss französischer Schiffbauindustriellen ausschliesst, ist wieder einmal, wie schon so oft, der Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen gewesen. — Die Veranlassung hierzu giebt die französische Regierung, welche beabsichtigt den Bau einer beträchtlichen Anzahl von Baggern, die für die Vertiefung der Seinemündung in Thätigkeit treten sollen, einer holländischen Werft, als der mindestfordernden zu übertragen. Darob natürlich und auch mit gewisser Berechtigung grosse Unzufriedenheit in französischen Schiffbaukreisen und Vorstellungen einzelner Vertreter dieses Gewerbszweiges bei den zuständigen Marineverwaltungsbeamten. Die in ihren Interessen Geschädigten greifen nun, nachdem alle ihre Beschwerden unberücksichtigt geblieben, zu dem letzten Rettungsanker, der ihnen nach ihrer Meinung noch übrig bleibt und weisen auf den schlechten Eindruck hin, den das Ausland von der Leistungsfähigkeit der französischen Schiffbauindustrie erhalten müsse, wenn es sehe, dass der französische Staat selber seine Bestellungen an fremde Firmen vererbe; denn der wahre Grund, die verkehrte Auslegung eines Gesetzesparagraphen, werde vom Auslande unbeachtet bleiben. Um diese ihre Ansicht erfolgreich aufrecht erhalten zu können, behaupten die französischen Schiffbauindustriellen, die in Frage stehende Bauprämie wurde durch das Gesetz vom 30. Januar 1881 ausschliesslich zum Schutz der französischen Inlandsindustrie eingeführt und komme bei der Feststellung des Lieferungspreises in Abzug. Diese Auslegung des Gesetzes, welche dessen Wohlthaten an Privatschiffswerften zubilligt, beraube, so führen die Klagenden aus, die einheimische Schiffbauindustrie des einzigen Mittels, ihre Preise so niedrig zu stellen, dass sie mit den ausländischen Werften erfolgreich konkurrieren können.

### Der Niedergang der französischen Handelsmarine.

Von Gustaf Krenke.

Während sich in Deutschland keine Mehrheit finden will zur Bewilligung einer ausreichenden Erneuerung der Kriegsflotte, stellt die französische Volksvertretung der Regierung fast ungezählte Millionen zum Bau von neuen Kriegsschiffen zur Verfügung. Umgekehrt aber hat sich die deutsche Handelsmarine aus eigener Kraft ohne staatliche

Unterstützung zur zweitgrössten der Welt aufgeschwungen, während in Frankreich auch die reichlichste Staatshilfe nicht die Blüthe des Seehandels hervorrufen will. Lehrreich ist in dieser Beziehung ein Bericht, den sich das französische Handelsministerium über den Seehandelsverkehr im Stillen Ozean von Henry Fromaguot erstatten liess und der jüngst im *«Moniteur officiel du Commerce»* veröffentlicht wurde; er fasst das Ergebniss seiner Beobachtung in dem Satz zusammen: Wenn nicht die Seepacketfahrtgesellschaft (*Messageries maritimes*) vorhanden wäre, würde die dreifarbige Flagge im fernen Osten nur am Besahnmast der französischen Kriegsschiffe erscheinen. Gleichwohl erreichte 1894 der Seehandelsverkehr Chinas in den von Europäern geöffneten Häfen 15 Millionen Tons, Japans über 2 1/2 Millionen, Javas und der Philippinen fast 2 Millionen und der französischen Besitzungen in Indo-China annähernd 1 Millionen Tons. An diesen mehr als 20 Millionen Tons, die alljährlich zur See ein- oder ausgeführt werden, theiligt sich die französische Flagge nur durch die zweimal monatlich verkehrenden Dampfer der *Messageries maritimes*, während mehr als 1000 englische Dampfer und 400 deutsche Schiffe in den chinesischen Gewässern verkehren. Ferner gehörten 1894 von den 6000 Schiffen, welche die Häfen des australischen Festlandes besuchten, einschliesslich der unterstützten Postdampfer nur 46 der französischen Flagge an.

Ebenso ist es am andern Gestade des Stillen Meeres. Von Valparaiso bis Panama machen sich die *Pacific Steam Ship Company* und die deutsche *Kosmos-Linie* den Verkehr streitig und beide Flaggen sind auch von Panama bis San Francisco im Wettbewerb, nur die französische ist dort nicht zu sehen. Gleichwohl giebt es in allen diesen Gegenden französische Kaufleute, wenn auch nur in geringer Anzahl. Die 500 000 Tons Reis, welche Cochinchina nach Europa sendet, gehen fast ausschliesslich nach Frankreich; von den 500 000 Ballen australischer Wolle, die zur Ausfuhr kommen, werden etwa 300 000 in französischen Fabriken verarbeitet. Von den 700 000 Centner Kaffee aus Mittelamerika gehen fast 2/3 unter deutscher Flagge nach Hamburg, obwohl Havre noch immer der Ausgleichsmarkt für Kaffee zu sein behauptet. Alle diese Waaren, die in Frankreich verbraucht oder verarbeitet werden, kommen dorthin erst aus zweiter Hand, nachdem sie durch englische, deutsche, sogar holländische, norwegische, aber keine französische Schiffe nach London, Amsterdam, Hamburg, Antwerpen gebracht sind. Die französische Flagge wird, so schliesst dieses Klage-lid, auf der weiten Meeresfläche bald ebenso selten sein wie die helvetische, die wenigstens noch gute Gründe hat, dort nicht zu erscheinen.



Diese Lage erklärt ein kürzlich vom Handelsminister an die Handelskammer gerichtetes Rundschreiben, in dem er ihnen folgende Fragen vorlegt: 1) Welchen Ursachen schreiben Sie den Niedergang der französischen Handelsmarine zu und welche Mittel schlagen Sie zur Abhülfe vor? 2) Welches sind die Ursachen der Schwierigkeiten, denen in Frankreich der Bau der Handelsschiffe begegnet, und welche Abhülfe schlagen Sie vor? 3) Welche Mittel schlagen Sie vor, um die Frachten nach den französischen Häfen zu leiten? Wenn ja auch die Antworten der Handelskammern noch nicht vorliegen können, so ist es doch beachtenswerth, was eine angesehenere französische Fachzeitschrift »Le Journal des transports« auf die Frage des Ministers antwortet.

Der Niedergang der französischen Handelsmarine ist dem Umstand zuzuschreiben, dass die Frachten, wie sie in allen Seeplätzen der Welt üblich sind, wohl lohnend für andere, es aber nicht für französische Rheder sind; diese selbst behaupten es und daraus erklärt es sich, dass sich Menschen und Kapitalien von einem Gewerbe entfernen, das keinen Gewinn giebt. Die Frage verschiebt sich also dahin, warum dort wo andere, namentlich englische und deutsche Rheder, gewinnreiche Unternehmungen machen, die französischen Rheder nur mit Verlust arbeiten. Die Rheder aber antworten, dass ihnen die Schiffe zu theuer zu stehen kommen und dass die veralteten Vorschriften, besonders die Anforderungen bezüglich der See-Stammrollen (inscription maritime), die Rhederei mit Kosten überlasten. Fragt man aber die Schiffbauer, warum sie Forderungen stellen, die diejenigen entmuthigen, die ihre Kunden sein könnten, so erwidern sie: „Alles kostet uns mehr, als unsern Nebenbuhlern. Eisen, Stahl, Maschinen, Gegenstände jeder Art werden uns mit einem Zollzuschlag verkauft, den wir doch von unsern Käufern wieder einziehen müssen. Die Löhne, die wir bezahlen, sind hoch: das liegt grösstentheils an den Zöllen, welche die Lebensmittel, Zeuge, Werkzeuge und alle für den Arbeiter erforderlichen Sachen belasten, und diese Mehrausgabe müssen die Käufer berücksichtigen.“

Hiernach kommt man zu dem Schluss, dass der hohe Preis des Schiffbaues in Frankreich eine directe Folge der Wirthschaftspolitik ist. Niemand leugnet es übrigens; zweimal haben es sogar die öffentlichen Gewalten feierlich anerkannt. Zweimal wollte man den Folgen vorbeugen, aber nicht durch Beseitigung der dem Schiffbau und demnach auch der Rhederei so schädlichen Zollsätze, sondern durch Bewilligung von Prämien an die Schiffbauer; so wurden die Prämien am Kopfe der Gesetze von 1881 und 1893 begründet wie folgt: „Als Entschädigung für die Lasten, welche der Zolltarif den Erbauern von Seefahrzeugen auferlegt, werden ihnen

folgende Zubussen zugetheilt...“ Ebenso haben die öffentlichen Gewalten unter Anerkennung, dass die dem Rheder auferlegten Vorschriften für ihn lästig sind, in denselben Gesetzen erklärt, dass „als Entschädigung für die der Handelsmarine auf Grund der Aushebung und des Dienstes der Kriegsmarine auferlegten Lasten in Frankreich gebauten Schiffen, und zwar Segelschiffen von mehr als 80, Dampfern von mehr als 100 T. brutto, eine Schiffsprämie bewilligt wird.“

Man kann also ohne weiteres als bewiesen annehmen, dass der Zolltarif und die Einschreibung in die See-Stammrollen die wesentlichen Ursachen für die geringere Leistungsfähigkeit der französischen Handelsmarine sind. Demnach würden die Abhülfsmittel in Beseitigung des Zolltarifs wenigstens bezüglich der zum Schiffbau gebrauchten Stoffe und darauf in einer freisinnigen Abänderung der veralteten und lästigen Vorschriften über die Eintragung in die See-Stammrollen bestehen. Gegen die Beseitigung der Zölle würden zwar die Hüttenbesitzer Einwendungen erheben, aber zweifellos würden sie nichts dabei verlieren; denn da jetzt der hohe Preis der Materialien jeden Bau von einiger Bedeutung hindert, so ist es für sie ohne Interesse, dass man sich anderwärts verschafft, was sie nicht liefern können oder wollen. Ebenso haben auch die Vorschriften über die Eintragung in die See-Stammrollen, die s. Zt. von Colbert eingeführt wurden und deshalb als unantastbare Ueberlieferungen gelten, keine practische Bedeutung mehr, da die heutigen Kriegsschiffe weder Brücken-Matrosen noch Marsgäste, derentwegen einst die Einrichtung besonders getroffen wurde, brauchen. Heute dient die Einrichtung nur dazu, den sie leitenden Oberbeamten bequeme und angenehme Stellung zu sichern, den Rhedern Belästigungen und Unannehmlichkeiten zu verursachen und den Haushalt zu belasten.

Was endlich die Leitung der Frachten nach den französischen Häfen betrifft, so kommt es darauf an, bequeme und leichte Zugänge zu den Häfen zu schaffen, die Einfahrt und den Aufenthalt in den Häfen nicht zu theuer bezahlen zu lassen, darauf zu achten, dass unangemessene Gebühren, wie beispielsweise die Quaiabgabe, welche die Schiffe fernhält und die Waaren ablenkt, beseitigt werden, und überhaupt die Zollschranken zu öffnen. —

Es ist wenig wahrscheinlich, dass man sich in Frankreich zu solchen, die ganze Wirthschaftspolitik der letzten Jahre umstürzenden Mitteln entschliessen wird; es ist vielmehr eine Verstärkung des Zollschatzes und Erhöhung der Prämien zu erwarten. Die freisinnigen französischen Zeitungen, z. B. »Les Débats«, behaupten übrigens, dass alle Mittel vergeblich sein werden; denn der Grund für

den Rückgang der Handelsmarine liege in der französischen Rasse, die nicht zur überseeischen Speculation geeignet sei und sogar Furcht vor dem Meere habe.

## Die sittlichen Gefahren und Missstände des Seemannslebens.\*)

(Schluss.)

Es ist mir nicht bekannt, ob der Vorstand der deutschen Sittlichkeitsvereine über Geldmittel verfügt. Sollte es der Fall sein, so würde es sich gewiss empfehlen, nach Maassgabe derselben damit selbst auf einer Zahl Schiffe den Anfang zu machen. Ich habe die feste Ueberzeugung, dass ein solches Beispiel, und die freundliche Aufnahme, welche eine solche Bibliothek bei den Mannschaften finde, die Rheder sehr bald zur Nachfolge bewegen und damit ein wesentlicher Schritt vorwärts gethan würde, um dem von Ihnen angestrebten Ziele, Hebung der Sittlichkeit unter den Seeleuten, näher zu kommen.

Mit der Ausführung dieses Vorschlages allein ist es jedoch nicht gethan; es handelt sich auch darum, das extravagante und Anstoss erregende Leben der Seeleute am Lande einzudämmen, ihre Genüsse und Vergnügungen zu verfeinern und zu veredeln. Das lässt sich meiner Ansicht nach nur auf die Weise erreichen, dass man sie davor zu bewahren sucht, in die Klauen aller jener Harpyien männlichen und weiblichen Geschlechts zu fallen, die nur darauf ausgehen, sie zu berauben und in den Sumpf des Lasters zu ziehen.

Das einzige wirksame Mittel nach dieser Richtung erblicke ich in der Gründung deutscher Seemannsheime an solchen Hafenorten, wo deutsche Seeleute in grösserer Zahl zusammen treffen, die bestrebt sind, ihnen die Heimath zu ersetzen, wo sie Rath und thatkräftige Hülfe finden, wo man sich aus reiner Menschenliebe ihrer in den verschiedenen Lebenslagen annimmt, den Arbeitslosen Stellung verschafft, für die Erkrankten sorgt, ihre Bedürfnisse an Kleidung und dergleichen befriedigt, um sie vor betrügerischen Schneidern und Händlern zu bewahren; wo ihr Geld sicher aufbewahrt wird, sie für einen mässigen Preis gute Wohnung und Kost finden, während im Hause ein wahrhaft christlicher, aber nicht aufdringlicher religiöser Geist herrscht.

Was ich bereits über diesen Punkt hinsichtlich der Lectüre bemerkt, gilt im selben Maasse auch für die Heime. Am Lande hasst der Seemann jeden Zwang, dem er an Bord so lange unterworfen war. Er will vollständig frei und sein eigener Herr sein, und wenn ihm darin fühlbare Schranken auferlegt werden, dann logirt er sich in der ersten besten Matrosenkneipe ein, wo er thun und lassen kann, was er will, und ein solches Heim wird weder seinen Zweck erfüllen, noch viel aufgesucht werden. Lässt man ihm dagegen vernünftige Freiheit in seinem Handeln und bevormundet ihn nur, so dass er es nicht merkt, dann wird er allmählig erkennen, welche grosse Vortheile ihm eine solche Anstalt in jeder Beziehung gewährt und er von selbst dahin kommen, das freiwillig zu thun, vor dem er gezwungen eine unüberwindliche Scheu hat.

\*) In der am 21. September d. J. in Hamburg abgehaltenen Delegirtenversammlung des neunten allgemeinen Kongresses der deutschen Sittlichkeitsvereine schilderte Herr Kontre-Admiral a. D. R. Werner in einer mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Rede die Gefahren und Missstände des Seemannslebens. Bei dem grossen Interesse, welches durch die bemerkenswerthen, von so kompetenter Seite gesprochenen Worte in Seemannskreisen wachgerufen, bringen wir nach vorhergegangener Rücksprache mit dem Verfasser der Rede, diese wörtlich hier zum Abdruck. D. R.

Meines Wissens giebt es nur ein Seemannsheim, das nach solchen Grundsätzen verwaltet wird, allen von mir erwähnten Anforderungen entspricht, desshalb auch glänzende Erfolge erzielt und allen dergleichen Unternehmungen als Muster dienen kann. Es befindet sich in London und ist das unweit der London Docks liegende, aus freiwilligen Gaben errichtete Well Street Home.

Es ist ein mächtiges Gebäude mit über 500, zwar einfach, aber dabei sehr wohnlich eingerichteten, höchst saubern und vorzüglich ventilirten Zimmern, die sich auf drei bis vier übereinander liegende, aus durchbrochenem Eisenwerk hergestellte Gallerien öffnen, während Speisesäle, Schreib- und Lesezimmer mit Bibliothek pp. zu ebener Erde liegen, Badezimmer und Wirthschaftsräume im Sousterrain untergebracht sind. Das Essen ist vorzüglich, wie in einem guten Gasthause und reichlich bemessen. Für Wohnung und Licht zahlt der Matrose 15, der Steuermann 18 Mark wöchentlich. Die Letzteren wohnen im ersten Stock und essen in einem besonderen Zimmer. In den gewöhnlichen Matrosenkneipen wird ihnen das Dreifache dafür abgenommen. Auch Bier und Spirituosen werden gegen Haarzahung für mässige Preise verabreicht, jedoch Sorge dafür getragen, dass Trunkenheit und Völlerei ausgeschlossen werden. Man hat diese Einrichtung getroffen, um die Leute, welchen starke Getränke Bedürfniss sind, vom Aufsuchen niedriger Branntweinschenken abzuhalten. Morgens und Abends wird gemeinsam Andacht im Hause gehalten und Sonntags Gottesdienst. Zwang irgend welcher Art findet nicht statt. Wer Theil nehmen will, ist willkommen und es ist eine erfreuliche Thatsache, dass sich verhältnissmässig nur Wenige fernhalten.

Die Grundsätze des Hauses sind „Seeleute kommt zu uns, wir halten für Euch bereit, was Ihr vernünftiger Weise wünschen könnt. Ob Ihr es nehmt oder nicht, ändert nichts an unserem Streben, Euch gegenüber unsere von Menschenliebe dictirte Pflicht zu thun, Euer Leben am Lande glücklich und zufrieden zu gestalten und Euch vor Seelen- und Körper-Heil schädigenden Versuchungen zu bewahren, die überall durch gewissenlose Menschen an Euch herantreten“ Grundsätze die eben so wichtig, wie nachahmenswerth sind. In früheren Jahren wimmelte es in der Nähe des Heims von schlechten Kneipen, anrüchigen Häusern, raubgierigen Händlern und deren Lockvögeln, Dirnen niedrigster Art, aber das hat sich mit der Zeit sehr geändert. Die Seeleute begannen allmählig die Vorzüge der Anstalt zu würdigen, eine immer grössere Zahl wandte sich ihr zu, und jene Lokalitäten lichteten sich schnell, da es ihnen an Zuspruch fehlte.

Mit dem Londoner Heim ist unentgeltliche Stellenvermittlung verbunden und man entreisst dadurch die Leute dem unsaubern Gelichter der sogenannten Heuerbaase, welche nur darauf ausgehen, jene zunächst bis auf den letzten Groschen auszuplündern und sie dann in Schulden zu stürzen, bevor sie ihnen ein Schiff verschaffen, um sich dann auch noch des mehrmonatlichen Gagevorschusses zu bemächtigen, der den Seeleuten bei der Annusterung für längere Reisen überwiesen wird. Ebenso können die Letzteren Kleidungsstücke zum Selbstkostenpreise erhalten, und mittellosen Ankömmlingen wird nicht nur Kleidung sondern auch Geld ohne alle Vergütung verabfolgt, und die Auslagen werden dann vom Heuervorschuss gedeckt. Staatliche Zuschüsse bekommt das Heim nicht. Es erhält sich durch die eigenen Einnahmen und freiwillige Gaben, die ihm reichlich zufließen. Unter seinen Protectoren findet man die Namen vornehmer und hochgestellter Persönlichkeiten und sie tragen nicht wenig dazu bei, die Anstalt populär zu machen, und lebhaft Theilnahme in allen Klassen des Volkes zu erwecken und zu erhalten.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich nicht versäumen, Ihr Interesse für das deutsche Seemannsheim in Genua anzuregen. Nahe an 15 000 deutsche Seeleute kommen jährlich in den

dortigen Hafen und der Prediger der deutsch-evangelischen Gemeinde Herr Wettstein hat in christlicher Liebe sich derselben anzunehmen versucht. Er gründete im Jahre 1894 ein deutsches Seemannsheim, und wenn dasselbe zu Anfang auch guten Fortgang zu nehmen schien, thürmten sich seitdem solche Schwierigkeiten, dass es hätte ganz aufgegeben werden müssen, wenn nicht der Vorstand des schottischen Seemannsheims in Genua die Barmherzigkeit geübt hätte, Herrn Wettstein zwei Zimmer zu überlassen, die aber natürlich die Zwecke eines Heims nicht im entferntesten zu erfüllen vermögen und nur als ein Uebergangsstadium betrachtet werden können. Wenn aber hier keine durchgreifende Hilfe kommt, dann ist es um das schöne Werk, das sich sonst so gut entwickeln könnte, geschehen. Zunächst blieben die erhofften freiwilligen Gaben aus oder liefen wenigstens in unzureichendem Maasse ein. Sodann vertrieb Religionshass das Heim aus den gemietheten und sonst sehr günstig nahe der Landungsbrücke gelegenen Räumen. Hauswirth und Hausgenossen machten den Deutschen nach jeder Richtung hin das Leben schwer, schlossen schon 7 Uhr Abends die Hausthür und legten sonst alle möglichen Hindernisse in den Weg. Als dann ein Kind des Hauswirthes starb, wurde das von den Nachbarn als eine Strafe des Himmels angesehen, dass er Protestanten bei sich aufgenommen, und sie zeigten sich so feindselig, dass die Wohnung aufgegeben werden musste. Am Lande war keine andere zu bekommen und nur der schottischen Mission war es zu danken, dass das Heim nicht ganz zusammenbrach. In dieser Noth hat sich jedoch jetzt ein Ausweg gezeigt, und wenn er beschritten werden könnte, würde er alle Wünsche befriedigen. Freilich sind dazu 10 000 Fr. erforderlich, aber in Anbetracht des guten Zweckes und des grossen zu stiftenden Nutzens, ist das doch immer nur eine geringfügige Summe, die leicht aufgebracht werden könnte, wenn deutscherseits nur etwas mehr Opferfreudigkeit vorhanden wäre. Dass diese fehlt, ist eigentlich zu verwundern, da in Deutschland dem Seewesen und allem, was damit zusammenhängt warme Sympathien entgegengebracht werden und auch mit vollem Rechte.

Die Schifffahrt ist einer der wesentlichsten Factoren des nationalen Wohlstandes. Sie hat von jeher die Völker dauernd gross und mächtig gemacht; sie war und ist noch jetzt die Trägerin der Kultur und indem sie den Seehandel vermittelt, fördert sie nicht nur die Wohlfahrt des Landes, sondern auch das Wohlbefinden seiner Bewohner wesentlich. Von den Genüssen, welche ebenso das Leben der Reichen wie der weniger Bemittelten behaglich und freundlich gestalten, verdanken wir die meisten der Schifffahrt — aber es wird nur zu oft vergessen, wie schwer diejenigen mit den Elementen um Leben und Gesundheit zu kämpfen, welche Opfer sie persönlich zu bringen haben; die so viel dazu beitragen, unser Leben durch Annehmlichkeiten zu verschönern. Man denkt nicht daran, wie oft der Einzelne im fremden Lande der thatkräftigen Hilfe und guten uneigennütigen Rathes in leiblicher und geistiger Noth bedarf, um vor Elend und Untergang und dem Pfahle des Lasters bewahrt zu bleiben. Bis jetzt findet der Seemann keinerlei Anerkennung für Alles, was er im Interesse und zum Nutzen seiner Mitmenschen leistet und leidet, und es wäre deshalb wohl dringend zu wünschen, dass man sie ihm wenigstens in Gestalt von Heimen bietet, wo er zu billigen Preisen gute Unterkunft und Verpflegung hat, er in Krankheitsfällen liebevolle Pflege findet, man sich seiner annimmt, Versuchungen von ihm ferngehalten werden und er in ausständiger Umgebung sich wahrhaft wohl fühlt.

Der von mir erwähnte Ausweg für eine günstige Entwicklung des Heims besteht in der Beschaffung und Einrichtung eines Schiffes für dessen Zwecke. Im Hafen von Genua liegt eine Reihe von grösseren Segelschiffen, die für den Seedienst nicht mehr tauglich sind, die aber mit geringen Unterhaltungskosten noch Jahrzehnte lang ungefährdet im Hafen

liegen können. Ein solches Schiff ist für den Preis von 5000 Fr. käuflich zu erwerben und eine gleiche Summe würde für die Einrichtung erforderlich sein. Die Vortheile eines solchen schwimmenden Seemannsheims sind nach allen Richtungen hin gross. Zunächst bietet es soviel Raum, wie keine am Lande zu mietende Wohnung; Versammlungssaal, Wohnräume für Seeleute verschiedener Klasse, Lese- und Schreibzimmer, Wohnung für den Seemanns-Missionar und die Hauseltern. Abgemusterte und ins Elend gekommene Seeleute, die keine Arbeit finden und beim Heim Hilfe erbitten, können aufgenommen und so lange beschäftigt werden, bis ihnen durch Vermittelung des Hausvaters eine anderweitige Stelle auf einem Schiffe verschafft ist.

Der Unterhalt des Schiffes und eines mit seiner Verwaltung betrauten bewährten Seemanns nobst einigen Hilfskräften wird nicht entfernt der Miethe einer am Lande zu beschaffenden ausreichenden Wohnung gleichkommen. Hafenspesen werden für ein Wohlthätigkeits-Institut nicht gezahlt und die sehr hohen Zollspsen, welche am Lande für alle aus Deutschland gesandten Gegenstände entrichtet werden müssen, fallen fort. Endlich würde das Heim in unmittelbarer Nähe der ankommenden deutschen Schiffe liegen. Mit einem Boote können sowohl Missionsprediger wie Hausvater leicht Besuche an Bord machen oder Gäste zum Heim befördern, ein Vorzug, der nicht hoch genug zu veranschlagen ist, während die deutsche Flagge im Top des Schiffes allen Landsleuten schon von ferne den Weg zeigt.

Aus dem Gesagten wird es Ihnen, meine Herren, ersichtlich sein, welch guter Gedanke der Erwerb eines solchen Schiffes sein würde und es handelt sich nur um die Beschaffung der erforderlichen Summe. Wenn die Sittlichkeitsvereine sich der Sache annähmen und auf grosse Rheder und Kaufleute einwirken könnten und wollten, so würden sie sich ein grosses Verdienst um die Förderung ihrer Zwecke mit Bezug auf die deutschen Seeleute erwerben.

Aus den Jahresberichten des Diakonievereins in Genua, dem auch das deutsche Seemannsheim angegliedert ist, entnehme ich, dass bereits verschiedene Rhedereien Zuschüsse geleistet haben, so der Norddeutsche Lloyd in diesem Jahre 250 Francs, dessen Agenten, Gebrüder Leupold in Genua, im vorigen Jahre 200 Francs., Herr Sloman 100 Francs und die Hamburg-Amerika-Linie 100 Mark. Wenn das auch immerhin anerkennenswerth ist, so finde ich die Gaben doch gering. Mit den grossen deutschen Dampfern kommen jährlich Tausende von unsern Seeleuten nach Genua und es könnte desshalb von jenen wohl mehr geschehen.

Die kostbare innere Einrichtung dieser Schiffe kostet Hundert Tausende und der dabei entwickelte Luxus ist grossartig. Gewiss kann man nichts dagegen haben, wenn im Interesse der Rhedereien den Passagieren der Aufenthalt an Bord so angenehm wie möglich gemacht wird, aber ein solcher Aufwand ist doch wahrhaftig nicht nöthig und es wäre sehr erwünscht, wenn nicht nur die Behaglichkeit der Passagiere, sondern auch das Wohl der Seeleute mehr als bisher berücksichtigt würde, die in ihrem schweren Dienste so viel dazu beitragen, den Ruf der Schiffe hochzuhalten und zu mehren. Eine kaum merkbare und von den Passagieren gewiss nicht empfundene Einschränkung des übermässigen Luxus würde mehr als nöthig ergeben, um dem Seemannsheim weiter zu helfen und es auf eine feste Basis zu stellen.

Uebrigens lassen sich auch noch andere Quellen zu diesem Zwecke leicht finden und abermals ist es England, das darin als Vorbild dienen kann. Auf dessen grossen Dampfern fragt der Zahlmeister bei der jedesmaligen Lohnzahlung die Leute, ob sie geneigt sind, eine Kleinigkeit für die Seemanns-Mission zu geben, wobei natürlich jeder Zwang ausgeschlossen bleibt. Nun die Summe dieser Kleinigkeiten beläuft sich jährlich auf 3—4000 £, d. h. auf 60—80 000 Mark, und damit lässt sich allerdings viel thun.



Trifft man diese Einrichtung auch bei uns und nicht bloß auf den Dampfern, sondern auf allen abgemusterten Schiffen, dann dürften wohl ganz ansehnliche Gelder zusammenfließen, welche bald die Errichtung von mehreren angemessenen Seemannsheimen ermöglichen. Ich hege die Ueberzeugung, dass dem keinerlei Schwierigkeiten entgegenstehen, und wenn sich Ihr Vorstand die Sache angelegen sein liesse, würde z. B. der hiesige Herr Wasserschout gern bereit sein, oder auch von seiner vorgesetzten Behörde ermächtigt werden, diese Frage an die abgemusterten Seeleute zu richten und die einkommenden Gaben an zu vereinbarende Stellen abzuführen. Würde man ausserdem auf geeignete Weise, z. B. durch Flugblätter, die Seeleute über die Zwecke der Gaben aufklären, die nur ihnen selbst zu Gute kommen, so würde dies unzweifelhaft dazu beitragen, das gute Werk zu fördern. Hier in Hamburg werden durchschnittlich im Jahre 8 Millionen Mark an Heuern ausbezahlt. Geben die Seeleute auch nur 50 Pfennig von 100 Mark, so macht das schon 40 000 Mark. Macht man aber hier in Hamburg damit den Anfang, so ist es wohl sicher, dass das gegebene Beispiel bald in allen deutschen Häfen Nachahmung finden und Ihr Streben meine Herren, die Sittlichkeit unter den Seelenten zu heben, von Erfolg gekrönt sein würde.

Fasse ich das Gesagte noch einmal kurz zusammen, so gehen meine Vorschläge zur Unterstützung Ihrer Zwecke dahin, dass Sie versuchen, folgende Einrichtungen zu treffen, bezw. dafür nach Kräften zu wirken:

1. Beschaffung von Schiffbibliotheken für Schiffe, welche längere Reisen machen;
2. Errichtung von Seemannsheimen in ausländischen Häfen, in denen viele deutsche Schiffe verkehren und zunächst werthtätige Unterstützung desjenigen in Genuß;
3. Einzahlung freiwilliger Gaben der gemusterten Seeleute und Ueberweisung derselben an eine bestimmte Centralstelle zur Verwendung für die Seemanns-Mission und speciell für die Seemannsheime.

## Die Gefahren der Kohlenladungen.

In Neu-Süd-Wales war von der Regierung eine Kommission eingesetzt, die untersuchen sollte, welchen Ursachen hauptsächlich die Selbstentzündung der Kohlenladungen zuzuschreiben sei. Der Bericht der Mitglieder ist eingegangen und der Veröffentlichung anheimgestellt. Obgleich das in Rede stehende Thema schon so häufig der Gegenstand eingehender Besprechungen in verschiedenen Ländern gewesen ist, hat die australische Kommission, unter welcher sich hervorragende Fachleute und Gelehrte befanden, noch auf einige Punkte hingewiesen, denen bisher wenig Aufmerksamkeit geschenkt ist. Bei dem eingehenden Interesse und der unermüdlichen Thätigkeit welche die Mitglieder der australischen Kommission bei der ihnen gestellten Aufgabe zeigten, ist es gewiss von Interesse, das Thema, auch auf die Gefahr hin schon Bekanntes mitzutheilen, noch einmal in Erwägung zu bringen. Von den in grosser Menge zur Verfügung gestellten statistischen Angaben über Unglücksfälle benutzte man hauptsächlich das Material, welches nähere Auskunft gab über die Reisen der Segel- und Dampfschiffe zwischen Australien und der Westküste Amerikas. Man konnte mit Genugthuung feststellen, dass seit den letzten, zum gleichen Zwecke angestellten Untersuchungen seitens einer im Jahre 1876 zusammengetretenen englischen Kommission, eine Abnahme in Ladungsbränden zu verzeichnen war. Denn während der Periode von 1888 bis 1897 sind bei 2149 Reisen nur 13 Fälle bekannt, wo eine Selbstentzündung der Kohlenladung eintrat, also auf je 100 Schiffe 1,4 Unglücksfälle, gegen 4 % im Jahre 1876. Professor Threlfall und Mr. Pittmann, in ihren Ansichten mit denen anderer Mitglieder übereinstimmend, sind der Meinung, dass die Gefahr der Selbstentzündung von Kohlen

abgewandt werden kann, wenn die Kohlen, entweder vollständig von jeder Luftzufuhr abgesperrt sind, oder aber die Ventilation im Schiffe eine derartige ist, dass eine Selbstentzündung durch zu grosse Hitze hervorgerufen, als ausgeschlossen zu betrachten ist. Allerdings käme es in dem zweiten Falle darauf an, von welcher Beschaffenheit und welcher Grösse die einzelnen Kohlenstücke sind. Dass die Tiefe, in welcher sich die im Schiffe gelagerte Kohle befindet, auf deren Selbstentzündung gewissen Einfluss hat, wird durch die Angaben eines Franzosen bestätigt, welcher als Inspektor der Australischen Gas-Gesellschaft die Beobachtung gemacht hat, dass bei einer Tiefe von 14 Fuss keine Neigung zu einer Feuersgefahr vorhanden war, während bei 20 Fuss Tiefe grosse Sorgfalt beobachtet werden musste. Besondere Aufmerksamkeit müsse auf die Art und Weise verwandt werden, wie das Abladen der Kohlen vor sich gehe. Heftiges Ausschütten der Kohlen aus den Waggons am Lagerplatz ist zu vermeiden, weil dadurch einer Selbstentzündung Vorschub geleistet wird. Durch die Aussagen des Franzosen in ihren Ansichten bestärkt, sprachen sich die Kommissionsmitglieder entschieden gegen die Art und Weise des heutigen Kohlenladens aus. Das „Tippen“ der Wagen in der Ladeluke, wobei der Wageninhalt aus beträchtlicher Höhe in eine nicht unbedeutende Tiefe geschleudert wird, ist nach Ansicht der Experten zu verwerfen, weil die Kohle durch den Sturz in kleine Stücke zermalmt wird und diese geeigneter wie grosse Stücke sind, eine Selbstentzündung herbeizuführen. Ungefähr drei Viertel aller Kohlenladungen von Newcastle und Neu-Süd-Wales werden durch Dampfer von 2000–4000 Tons Raumgehalt befördert. Hier hat es sich gezeigt, dass je grösser das Schiff, also je tiefer der Raum, je zahlreicher das Bestreben einer Selbstentzündung der Kohlen. Mr. Pittmann hat eine mit vieler Mühe zusammengestellte Tabelle verfertigt, nach welcher die Möglichkeit einer Entzündung bei 2500 Tons Dampfer mit voller Ladung nur 0,22 % ist, während der Prozentsatz schnell bei umfangreichen Kohlenmengen, also bei grösseren Dampfern, steigt.

Bis jetzt ist nur von uns bekannten Selbstentzündungen der Kohlenladungen gesprochen, jedoch die in der Rubrik der vermissten Schiffe angegebenen Totalverluste werden zu einem gewissen Grade wohl auch den Kohlenbränden zuzuschreiben sein. Es ist dies wenigstens die Ansicht der Kommissionsmitglieder. Den Veröffentlichungen Lloyds Register zufolge sind in vier aufeinanderfolgenden Jahren 359 Schiffe als verschollen zu betrachten. In den Angaben des letzten Jahres waren 82 Schiffe als verschollen verzeichnet und von diesen 35 mit Kohlen beladen und wieder von dieser Anzahl allein 18 auf der Reise zwischen Australien und Süd-Amerika begriffen.

In Anbetracht, dass unter 2149 Schiffen, die während der erwähnten Periode Kohlenladungen über See gebracht, nur 2 Fälle zur Meldung kamen, in denen durch Anhäufung von Gasen Explosionen entstanden, ist unter allen Umständen das hauptsächlichste Augenmerk auf eine gute Ventilation im Schiffe zu richten. Immerhin bleibt es doch sehr gefährlich, Kohlen kurze Zeit nach ihrer Förderung aus den Gruben in Schiffe zu verladen, man sollte mindestens einige Tage damit warten und in dieser Zeit die Kohlen möglichst der frischen Luft aussetzen.

Ladung, wie loses Getreide, Salz oder Kohlen, überhaupt jede Ladungsgattung, die in Säcken, Kisten, Ballen u. s. w., also ohne Verpackung, an Bord kommt, birgt für das Schiff eine Gefahr; es ist wohl nicht voreilig geurtheilt, wenn behauptet wird, dass viele der verschollenen und vermissten Schiffe, welche derartige Ladungen in sich bargen, durch Uebergehen dieser nach irgend einer Seite gekentert und gesunken sind. Das sicherste Vorbeugungsmittel eine lose Ladung vor „Uebergehen“ zu bewahren, sind die sogenannten shifting boards, deren Aufstellung stets unter Aufsicht der Schiffsführer bewerkstelligt werden sollte. Gutes Trimmen bei derartiger

Ladung ist eine Hauptsache, die vom Schiffe aus von seinen Steuerleuten auf das genaueste bewacht werden muss, da auf die Stauer gewöhnlich kein besonderer Verlass ist. Es wurde von verschiedenen Seiten in Vorschlag gebracht, den Stauern einzuräumen die mit Kohlen oder losen Getreide beladenen Schiffe selbstständig zu stauen, in dem Falle sollte mit diesem Recht auch für die Stauer die Verantwortung und Pflicht verbunden sein, für gut getrimmte Ladung zu sorgen. Die Kommissionsmitglieder verhielten sich diesen Vorschlägen gegenüber entschieden ablehnend, indem sie hervorhoben, dass es nicht Sache der Neu-Süd-Wales-Regierung sei, fremde Schiffe und — zu diesen gehören auch britische — beim Laden zu überwachen und in die Rechte der betreffenden Schiffsführer, die vor dem Gesetz für gute Stauung der Ladung verantwortlich sind, einzugreifen.

Die weiteren Untersuchungen mit den daraufbezüglichen Berichten der Kommissionsmitglieder erstreckten sich mehr auf die Ladevorrichtungen, wie sie in den verschiedenen Kohlenhäfen Australiens, in erster Linie in Newcastle üblich sind. Man sprach sich sehr missbilligend über die Grösse der Eisenbahn-Waggonen aus und befürwortete die mit Kohlen beladenen Wagen, die ihren Inhalt dem Schiff einverleiben wollen, müssten in die Luke gefiert und kurz über der Lagerstelle ihres Inhalts entledigt werden. Dieser Vorschlag musste bald als unausführbar verworfen werden, weil die Luken auf den meisten Schiffen nicht so umfangreich sind einem Eisenbahnwagen in sich aufzunehmen. An eine Vergrösserung der Luken ist nicht zu denken, weil man dann gegen die Vorschriften Lloyds verstösst. Zum Schluss empfahlen die Kommissionsmitglieder dringend, dass grossen Schiffen das Laden von Kohlen bei aussergewöhnlicher Hitze verboten werde; als höchste zulässige Temperatur stellte man 80° Fahrenheit im Schatten und 110° in der Sonne auf.

## Vermischtes.

**Die Schwankungen der geographischen Breiten.** Seit etwa 10 Jahren hat sich herausgestellt, dass die geographischen Breiten kleine Schwankungen von nahezu jährlicher Periode zeigen, die nur durch sehr feine Beobachtungen nachweisbar sind und über deren Ursache die Meinungen noch auseinander gehen. Neuerdings ist es jedoch wahrscheinlich geworden, dass eine ursächliche Beziehung zwischen den durch meteorologische Prozesse erzeugten Massenverschiebungen auf der Erdoberfläche und den beobachteten Breitenschwankungen steht. Dr. R. Spitaler in Prag hat nun die jährliche Wanderung der Luftmassen über der Erdoberfläche rücksichtlich ihres Einflusses auf die in Rede stehenden Schwankungen untersucht. Ein Blick auf eine Karte von Luftdruckvertheilung über der Erdoberfläche zeigt, dass sich während des Winters der nördlichen Halbkugel, von der 0.1 mit Festland bedekt sind, über diesem Festlande eine bedeutende Anhäufung von Luft bildet, die im Sommer einer Luftdepression Platz macht, während dann die Luftmassen über den beiden grossen Meeresbecken der nördlichen Halbkugel, sowie über den Kontinenten und den umliegenden Meeren der südlichen Halbkugel anschwellen. Die überschüssige Luftmasse, welche im Januar Asien, Europa und Nordamerika bedeckt, fliesst nämlich, wenn die Sonne höher steigt und die Festländer der nördlichen Erdhälfte stärker erwärmt werden, in der Höhe gegen die südliche Hemisphäre hin ab, und wir finden sie im Juli über dem Atlantischen und Pacificischen Ocean, über Australien, Südafrika, Südamerika und den angrenzenden Meerestheilen, wahrscheinlich auch zum Theil in den südlichen Polargegenden. Diese im Laufe des Jahres über die Erdoberfläche wandernden Luftmassen haben ein erhebliches Gewicht, welches sich also jahreszeitlich verschiebt, und es entsteht zunächst die Frage, wie gross ist dieses Gewicht?

Dr. Spitaler hat diese Frage rechnerisch beantwortet, wobei er sich der Karten bediente, auf welchen Professor Hann für die Monate Januar und Juli den Verlauf der Linien, gleichen Luftdrucks dargestellt hat. Dieser Luftdruck wird bekanntlich die Höhe der Quecksilbersäule im Barometer angegeben. Die im Laufe des Jahres über die Erde wandernden Luftmassen kann man sich bezüglich ihres Gewichtes auch als Quecksilberschichten von gewisser Höhe denken, und Dr. Spitaler hat deshalb, um keine Zahlen zu haben, statt des Gewichtes der Luftmassen das ihm entsprechende Volumen von Quecksilbermassen angegeben. Seiner Berechnung nach fliesst die im Januar über Asien, Europa und Nordamerika gesammelte Luftmasse im Gewichte von 1000 cbkm Quecksilber (= 270000 Milliarden Centner) im Laufe der ersten Hälfte des Jahres von hier ab und es sammelt sich davon im Juli eine Menge im Gewichte von 736 cbkm Quecksilber über dem Pacificischen und Atlantischen Ocean, über Australien, Südafrika und Südamerika sowie über den angrenzenden Meerestheilen, um sich in der zweiten Hälfte des Jahres wieder über den erstgenannten Gegenden zu konzentriren. Soll die gewaltige Luftanhäufung über Asien und Europa im Januar die Lage der Hauptträgheitsaxe und damit der Drehachse der Erde nicht ändern, so müsste diese Luftmasse im Juli auf der diametral entgegengesetzten Seite der Erde sich ansammeln, was aber nicht der Fall ist. Dr. Spitaler berechnet die jährliche Veränderung der Trägheitsaxe und deren Einfluss auf die Schwankung der geographischen Breiten ziffermässig und findet eine sehr nahe Uebereinstimmung mit den Beobachtungen. Sonach ist es wahrscheinlich, dass in der That diese Schwankungen durch die jährliche Wanderung grosser Luftmassen über der Erdoberfläche hervorgerufen werden. — Gaea, 10. Heft.

**Bericht des Handelsvereins zu Brake.** Der aus vom Braker Handelsverein zugesandte Bericht erstreckt sich auf einen Zeitraum von 3 Jahren, nämlich vom 1. October 1894 bis 30. September 1897, während die statistischen Angaben Aufschlüsse über die Thätigkeit des Vereins während der Jahre 1894, 1895 und 1896 geben. Wenn es im Vorbericht heisst: „Es gereicht uns zur Freude und Genugthuung, constatiren zu können, dass in dem verflossenen Zeitraum das Verkehrsleben unserer Stadt eine fortschreitende Entwicklung gezeigt“ u. s. w., so ist damit, wie die nachstehende Tabelle zeigt, nicht zu viel gesagt, denn während 1893 nur 247 Segler und 136 Dampfer mit zusammen 131958 Tons Raumgehalt Brake als ihren Bestimmungs-ort benutzt hatten, so stieg in den nächsten Jahren nicht allein die Anzahl der angekommenen Schiffe, sondern auch der Total-Raumgehalt, welchen sie aufwiesen, erheblich.

1894:	329	Segler m.	40840	R.-T.	167	Dampfer m.	119640	R.-T.
1895:	358	„	43408	„	173	„	127949	„
1896:	370	„	45722	„	224	„	134550	„

Die durchschnittliche Grösse der angekommenen Schiffe betrug

1894:	für Segler	124	R.-T.,	für Dampfer	716	R.-T.
1895:	„	118	„	„	740	„
1896:	„	124	„	„	601	„

Wenn es auf den ersten Fall auffallend erscheinen muss, dass trotz des allgemeinen Rückganges der Segelschiffahrt die Zahl der Segler stetig zugenommen hat, so wird man bei näherer Prüfung finden, dass die Zunahme an Tonnenzahl für die Segler eine ganz erhebliche und die Durchschnittsgrösse der Segler infolge dessen eine stetig geringere geworden ist, ja, eine solche geringe, dass man behaupten kann, sie hat die Minimalgrenze erreicht. Dem Umstand, dass der Frachtenmarkt während der drei letzten Jahre ein sehr ungünstiger und dass deshalb die Resultate der Oldenburger Segelschiffsrhode-reien im allgemeinen als unrentabel bezeichnet werden können, ist es zuzuschreiben, dass oldenburgische Segelschiffsbeder die

Hoffnung aufgegeben, dass die Zukunft für die hiesigen Segelschiffsrhedereien noch wieder lohnende Zeiten bringen werde. Es bleibt ferner zu beklagen, dass die Oldenburger Rheder sich nicht früher, dem Beispiele so mancher Seestädte folgend, auf eine weitere Ausdehnung der Dampfschiffsrhedereien gelegt haben. Wie rasch die Oldenburger Segelschiffsflotte im Abnehmen begriffen, und wie langsam die Entwicklung und Ausbreitung der Dampferflotte vorwärts schreitet, ergibt eine Uebersicht über den Bestand der Flotten während einer Zeitperiode von 10 Jahren.

	Segelschiffe.		Dampfschiffe.	
	Zahl	R.-T.	Zahl	R.-T.
1887:	309	70941	8	4587
1888:	291	75590	10	4749
1889:	275	74173	12	5663
1890:	255	72331	9	4866
1891:	256	74961	10	6063
1892:	255	81180	13	7156
1893:	257	88373	14	7197
1894:	250	88231	14	7269
1895:	237	85588	15	8278
1896:	219	78094	17	7003

Um den Wohlstand der Rhederei und Schiffahrt treibenden Bevölkerung des Oldenburger Weserufers wieder zu heben, und um den Kapitalisten Gelegenheit zu geben, sich mit an einem Werke von allgemeinem Interesse voraussichtlich nutzbringend zu betheiligen, wurde zunächst im Jahre 1895 in Oldenburg eine Hochsee-Dampffischerei-Gesellschaft gegründet mit dem Zweck, die Dampfer in Brake anlaufen, event. dieselben direct bis Oldenburg fahren zu lassen und den Betrieb direct unabhängig von den Geestemünder und Bremerhavener Fischmärkten und Fischauktionen selbst zu beschaffen. Aber schon nach kurzer Zeit mussten die Leiter der Gesellschaft einsehen, dass sie gegen die übermächtige Concurrenz der Fischmärkte nicht aufkommen konnten, deshalb wurde das ganze Geschäft nach Bremerhaven verlegt. Seit Herausgabe unseres letzten Berichtes, so heisst es in den weiteren Auslassungen, hat sich die Frequenz im hiesigen Trockendock erfreulicher Weise gesteigert. Die beiden Schiffswerften wurden fast nur mit Reparatur hölzerner Schiffe beschäftigt. — Zum Schluss erwähnt der Bericht noch, dass die Zahl der Mitglieder des Vereins nur geringen Schwankungen unterworfen ist. Am 30. September 1897 zählte der Verein 90 Mitglieder, darunter 70 Geschäftsleute und Nautiker und 20 andere Berufsarten.

**Der ägyptische Importhandel.** Das Bulletin der französischen Handelskammer in Alexandrien veröffentlicht eine interessante Vergleichung der ägyptischen Waareneinfuhr in den letzten Jahren; wir entnehmen derselben nachstehende Angaben über den Import wie er sich aus den einzelnen Herkunftsländern ergab.

	1890	1896
	L. E.	L. E.
England . . . . .	3 002 665	3 055 830
Türkei . . . . .	1 633 987	1 988 814
Frankreich . . . . .	804 152	1 324 495
Oesterr. Ungarn . . . .	775 201	701 824
Belgien . . . . .	112 775	456 018
Russland . . . . .	323 683	371 162
Italien . . . . .	232 018	333 172
Deutschland . . . . .	64 132	281 826

Wenn auch die vorstehende Tabelle offenbar nach der Flagge der die Waaren bringenden Schiffe aufgestellt ist, und infolgedessen grosse Partien deutscher Waare fremden Staaten zugerechnet wurden, so sind die prozentualen Verschiebungen immerhin beachtenswerth. (Konst. Handelsbl.)

### Die Heimkehr.

Auf Baltrum stand seine Wiege als Kind  
Am Dünenhang;  
Den streifenden Knaben umbrausste der Wind  
Und der Brandung Klang.

Als Leichtmatrose durchfuhr er das Meer  
Wohl manches Jahr;  
Doch sang es und klang es von Baltrum her,  
Wo immer er war.

Am Weihnachtsabend erreicht' er den Siel  
Von Engelland:  
„Schafft rasch mir ein Boot und bringst mich an's Ziel.  
An Baltrum's Strand!

Was macht meine Mutter, mein Vater, sagt,  
Und meine Geschwister,  
Hat Almuth Walma mal nach mir gefragt,  
Sprecht, sagt mir, was wisst ihr?“

Sie schossen hinaus mit dem Ebbestrom  
In den Seedunst hinein;  
Bald flimmerte dämmrig vom Himmelsdom  
Manch' Sternelein.

Der Kiel streift den Sand, da setzt er hinaus  
Und watet an Land:  
„Jetzt mach ich's allein, fahrt ihr nur nach Haus.  
Ich kenne den Strand.“

Er schreitet fürbass und summt sich das Lied.  
Das Almuth einst sang;  
Schon schimmern die Dünen, die Lüfte durchzieht  
Der Festglocken Klang.

Da hebt es sich ferne im Seegat und grollt  
Hinein in das Klingen;  
Die Dünung der Fluth kommt brausend gerollt;  
Auf Sturmesschwingen.

Urplötzlich da glitzert's und glänzt es und gleisst  
Ringsum ihn im Schein  
Und rieselt und rinnt es, und rafft's ihn und reisst  
In den Tod ihn hinein;

Und trägt ihn hinaus in die Nordsee weit  
Und wirft ihn an Land.  
Wo über der Brandung die Möve schreit  
An Baltrums Strand:

Wo Almuth zum Horizont spähet hinaus  
Und sinnt, wo er sei:  
Ob wohl er noch denke der Freunde zu Haus  
Und ihrer dabei.

Emden.

Bernhard Brons.

**Kaiser Wilhelm-Kanal-Verkehr.** Laut Mittheilung der Firma Sartori & Berger haben vom 16. bis 30. September 290 Segler und 256 Dampfer den Kaiser Wilhelm-Kanal passirt. An der Durchfahrt nahmen nach Flaggen geordnet die verschiedenen Nationen nach folgender Rangordnung theil: 420 deutsche, 71 skandinavische, 24 niederländische, 20 britische, 10 finnische und 1 chinesisches Schiff.

**Dover als Kriegshafen.** Die englische Admiralität hat sich endgültig entschlossen, wie die „Berl. N. N.“ hören, in Dover einen Kriegshafen anzulegen, nachdem der neue daselbst erbaute Handelshafen zur Zeit beinahe fertiggestellt ist. Die Baukosten der Kriegshafenanlage werden auf 71 Millionen Mark geschätzt. Die eintleitenden Vorarbeiten für den Bau des Hafens sowie umfangreiche Vermessungen haben bereits



stattgefunden. Die Hafenanlage wird derart zur Ausführung kommen, dass dieselbe nach Vollendung zwei Ein- und Ausfahrten aufweist, die indessen zur Nachtzeit durch Sperren geschlossen werden können. Den Haupttheil der Arbeiten der neuen Riesenanlage werden die Aufführungen der notwendigen Pieren und Molen bilden, welche einen Flächeninhalt von nicht weniger als 247 Hectar einzuschliessen haben werden, wenn auch die heute schon bestehende Admiralty Pier mit Verwendung finden soll. Vorläufig ist die Vollendung dieses neuen Ausfallhafens gegen das Festland auf das Jahr 1908 festgesetzt. Der zu bauende Kriegshafen wird sich um den jetzigen Handelshafen erstrecken, so dass letzterer im Ernstfall fast vollständig geschützt liegt.

## Kleine Mittheilungen.

Wie verlautet beabsichtigt der französische Marineminister der Deputirtenkammer einen Entwurf vorzulegen, nach welchem Rhedern französischer Schiffe, die ihre Beschäftigung und Unterhalt in der internationalen Küstenfahrt suchen, die Berechtigung zustehen soll, auch Ausländer als Schiffsleute an Bord führen zu dürfen. Bekanntlich war französischen Rhedern diese Befugniß durch ein seit dem 21. September 1793 bestehendes Gesetz bei Strafe untersagt.

Die Aktionäre der Kopenhagener Schiffbaufirma Burmeister & Wain haben in einer ausserordentlichen Generalversammlung beschlossen, drei Millionen Kronen, welche zu einer Reorganisation des ganzen Geschäftsbetriebes benutzt werden sollen, aufzunehmen.

Es wird officiell bestätigt, dass eine Auflösung der Thingvalla-Linie in Kopenhagen bevorsteht, der Schiffspark der Gesellschaft, welcher sich aus den Dampfern „Norgo“, „Island“, „Hekla“, „Thingvalla“ und „Amerika“ zusammensetzte, geht in den Besitz der Vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft in Kopenhagen über.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 13. October. Als orientliche Mitglieder wurden aufgenommen die Herren Kapitäne Sohst, Mestermann, Lorenzen, Lemcke und Hansen, ihren Austritt meldeten drei Mitglieder an. Eingegangen war das Modell einer Korkmatratze, die mit einer leicht herausnehmbaren Einlage zum Rettungsgürtel verwandt werden kann und die Tragfähigkeit besitzt, drei Menschen über Wasser zu halten; die Erfinder und Verfertiger sind Natzger & Rau, Hamburg. Die vom Seeschiffverein Weser zur Begutachtung eingesandten und schon in voriger Sitzung behandelten Vorschläge, welche eine Vertheilung des Berge- und Hilfslohnes regeln sollen, werden abermals zur Debatte gestellt. Uebereinstimmend findet die Ansicht Anklang, die Höhe des Bergelohnes gerichtlich festzusetzen. Ueber die Vertheilung des Bergelohnes gehen die Meinungen auseinander. Von einem Mitgliede wird die Ernennung einer Behörde, welcher die Vertheilung zustehen soll, vorgeschlagen. Der Vorschlag findet nicht genügende Unterstützung. Man befürwortet, dem Strandamt die Rolle eines Vertheilers zu überlassen oder nach englischem Vorbild die Beschlüsse des Gerichtes auch für die Vertheilung als maassgebend zu erachten. Die Vorschläge des Weservereins, welcher einmal für eine vom Gericht festzusetzende Vertheilung des Bergelohnes eintritt und im nächsten Paragraphen die Vertheilung des Schiffsführer an die Betheiligten nach Maassgabe ihrer geleisteten Dienste zuspricht, finden, nachdem von einem Mitgliede auf den in beiden Paragraphen enthaltenen Widerspruch aufmerksam gemacht ist, keine Zustimmung und

der Verein Deutscher Seeschiffer beschliesst mit selbstständigen Vorschlägen hervortreten. Deshalb findet der Vorschlag eines Mitgliedes, einen Juristen zu den Verhandlungen des Vereins hinzu zu ziehen, allgemeine Zustimmung.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am 7. October statutenmässig abgehaltene General-Versammlung war schwach besucht. Nachdem 13 Herren in den Verein als Mitglieder aufgenommen waren, wurden die Eingänge besprochen. An solchen lagen vor: ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser nebst Bericht über die letzte dortige Versammlung; ein solches vom Ehrenmitgliede Herrn Döring-Bremen nebst einem Gutachten des Herrn über die Aeusserungen des Vereins Hamburger Rheder zur Seemanns-Ordnung, in welchem in scharfer Weise gegen diese Aeusserungen Stellung genommen wird; Zuschriften von Mitgliedern aus Iquique, Antwerpen, Thalhausen und hier; die Austrittserklärung eines Herrn. Hierauf erstattete der Cassirer Bericht über den Cassenabschluss des verflossenen Jahres, welcher als ein zufriedenstellender bezeichnet werden kann, indem ein Reinüberschuss von 1356  $\mathcal{M}$  31  $\mathcal{S}$  erzielt wurde. Verhandelt wurde sodann über verschiedene Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend Ausführungsbestimmungen zu den Satzungen der Effectenversicherung des Vereins. Eine Beschlussfassung über diese Anträge wurde wegen vorgerückter Zeit ausgesetzt und beschlossen, am nächsten Donnerstag eine ausserordentliche General-Versammlung, zwecks Erledigung der Sache abzuhalten. Nachdem dann noch einige interne Sachen besprochen und eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen war, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 13. October 1897.

Die Nachfrage für prompte Räume von Portland ist sehr lebhaft und sind 37/6 glatt zu machen. Für spätere Saison-schiffe offeriren die Befrachter 32/6—35/—. Prompte Schiffe von San Francisco sind 28/9—30/— werth. Salpeterfrachten für Beladung bis Ende dieses Jahres bleiben fest, und es finden fortwährend Abschlüsse statt zu 25/— bis 25/6. Quebrachoholz vom Paranaflusse notirt 20/— bis 21/— und von Buenos Aires oder La Plata 16/— bis 17/—. Weizenfrachten von Australien sind augenblicklich leblos, doch erwartet man, dass Befrachter in Balde Räume aufnehmen werden. Kohlenfrachten von Newcastle N. S. W. sind ruhig, man notirt nach Valparaiso f. O. Pisagua Range 14/— bis 15/—, Salaverry 16/—. Räume für Zucker von Java bis December Cencelling sind sehr gefragt, Befrachter bieten 24/— bis 25/— per Ton. Desgleichen sind Reisfrachten von Birma fest. Von Calcutta und Chittagong sind prompte Räume gleichfalls sehr begehrt und für ein kleines Schiff December/Januar Beladung ist sogar 27/6 bezahlt. Die ausgehenden Frachten sind unverändert, doch dürfte es nicht unwahrscheinlich sein, dass in Folge der wenigen Ankünfte von Schiffen im Canal die Ausfrachten sich kräftigen werden. Nachstehend einige Abschlüsse der Vorwoche:

„Windsbraut“ Antwerpen/Japan 25/9 per T. d. w.  
 „Port Carlisle“ Newyork/Shanghai 26 cent, Petroleum.  
 „Alice A. Leigh“ Tacoma/U. K. H. A. D. 31/3 falls December 30/— falls Januar Abladung.  
 „Melpomene“ Tacoma/U. K. H. A. D. 36/3 Dec.  
 „Kalliope“ Salpeterplatz/U. K. Cont. 25/6  $\frac{1}{2}$  direct, Dec.  
 „Katy“ Wellington/London 35/— p. T. reg.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. f.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 43.

Hamburg, den 23. October.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts. — Die Räpiraten an der Küste Marokkos. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Als eine Frucht der nach dem grossen Strike veranstalteten Enquête über die Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Hamburger Hafenarbeiter und Seeleute darf man den kürzlich gefassten Beschluss des Vereins Hamburger Rheder betr. Errichtung eines Heuerbureaus ansehen. Damit ist ein altes Postulat der seemännischen Bevölkerung erfüllt. Da der Verein Hamburger Rheder alle bedeutenden Rhedereien am Platze umfasst, so wird nur ein kleiner Theil der Hamburger Schiffe hinfort auf die Verwendung von Heuerbaasen angewiesen sein, wenn nicht dem neuen Bureau die Concession zur berufsmässigen Ausübung des Stellenvermittlungsgewerbes ertheilt werden sollte, was immerhin denkbar wäre. Immerhin wird man auch den Heuerbaasen Zeit lassen müssen, sich mit den veränderten Verhältnissen abzufinden; einem grossen Theil derselben wird ja nun die Existenz mit einem Mal untergraben. Wo es sich um das Interesse des ganzen Seemannsstandes handelt, kann diese Rücksicht selbstverständlich nicht ins Gewicht fallen, immerhin wird es weise sein, in dieser Beziehung Schritt für Schritt vorwärts zu gehen, sonst wäre die nothwendige Folge die, dass in dem eingeengten Thätigkeitsfeld der Baase nun um so intensiver gewirthschaftet wird, damit der Schaden wieder ausgeglichen wird. Auch bei dem bestorganisirten Heuerbureau wird es übrigens nicht ausbleiben, dass von den unteren Organen hie und da noch

einmal Blutgeld erhoben wird. Hier werden aber die Organisationen der Seeleute Gelegenheit haben, ihren Einfluss geltend zu machen und von ihrer Mitwirkung und ihrem guten Willen wird es abhängig sein, ob das neue Institut wirklich zu dem wird, was man von ihm in seemännischen Kreisen erwartet. Auch der Schifferstand hat alle Ursache, sich für die neue Einrichtung zu interessiren, um dadurch zu bekunden, dass man auf seine Mitwirkung und seinen guten Willen zählen darf, wo es gilt Missstände im Schiffahrtsgewerbe zu beseitigen. Das Heuerbureau wird am 1. November d. J. eröffnet. Die Geschäftsstelle wird in dem Erdgeschoss des Seemannshauses untergebracht, in einem gegen das Innere des Hauses abgeschlossenen Räume, der einen besonderen Eingang erhält. Die Leitung der Heuerstelle ist Herrn A. E. Sohst, früher Capitän der Kosmos-Linie, dann Leiter des Arbeitsnachweises der Patriotischen Gesellschaft, übertragen. Die Oberaufsicht führt der Vorstand des Vereins Hamburger Rheder, die Specialaufsicht hat Herr Director Harms von der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft übernommen. Die Gebühren sind dieselben wie die vom Heuerbureau der Hamburg-Amerika Linie erhobenen.

Wenn es gilt irgendwo etwas herauszuholen, so geht es dem preussischen Fiskus wie der Frau Pastorin in Reuters Stromtied — „er ist der Nächste dazu.“ Das zeigt sich neuerdings im Verkehr mit den deutschen Nordseebädern. Norderney hat nun



auch seine staatlichen Hafenabgaben erhalten, ein Geschenk, das die Inselbevölkerung und die beteiligten Dampfergesellschaften mit ähnlich gemischtem Gefühl betrachten werden, wie die Trojaner das berühmte hölzerne Pferd. Personendampfer haben beim jedesmaligen Einlaufen eine Abgabe von 5 s für jede Person, die sie laut polizeilicher Erlaubnisse befördern dürfen, zu entrichten. Wie man auf diese Art der Feststellung der Abgabe gekommen ist, ist nicht recht erklärlich, sie erinnert an die bekannte Redensart vom „Mantel der nicht gerollt ist“, denn thatsächlich befördern die Dampfer selten oder nie so viele Passagiere wie sie laut polizeilicher Erlaubniss zu führen berechtigt sind. Ein Dampfer der für 500 Reisende vermessen ist, und, wie solches zu Anfang und Ende der Saison nicht selten vorkommt, deren nur 10 an Bord hat, ist sonach zur Zahlung einer Abgabe von 25 Mark, oder nahezu einem Viertel seiner ganzen Passagefracht (wenn man die Fahrt Hamburg-Helgoland zu Grunde legt) verpflichtet. Dass die Dampfergesellschaften die Abgabe auf die Reisenden abwälzen können, ist ausgeschlossen. Immerhin dürften sich die Dampfschiffs-Gesellschaften den ihnen auferlegten Zoll gefallen lassen, wenn auf der anderen Seite dafür Sorge getragen wird, dass das Fahrwasser, das sich in letzter Zeit arg verschlechtert hat, wieder möglichst in Stand gesetzt wird. Es wäre doch zu wünschen, dass die Frage, ob nicht eine Ausbaggerung einer der verschiedenen Zugangsstrassen zur Rhede möglich sei, ernstlich erwogen würde. Das westliche wie das nördliche Fahrwasser werden bei der Lage der Insel und in Folge der Eisschiebungen immer Aenderungen unterworfen sein, während das östliche zweifellos geschützt liegt und nach unserer Ansicht die günstigsten Chancen für eine Ausbaggerung bieten dürfte. Man wird wohl erwarten dürfen, dass die Regierung das Aeusserste thut, um die Fahrwasser-Calamität aus der Welt zu schaffen, denn es handelt sich hier um eine Frage von vitaler Bedeutung für das Bad.

London hätte, als bisher unerreichte Handels-Metropole der Welt, keineswegs nöthig, Liverpool die zweitgrösste Handelsstadt des Vereinigten Königreichs mit eifersüchtigen Augen zu betrachten, denn der Unterschied des Handelsumsatzes in beiden Städten ist zu Gunsten London's so beträchtlich, dass die Gefahr einer Nebenbuhlerschaft für die Themsestadt nicht zu befürchten ist. Wenn man aber die von der Londoner Presse vertretene Ansicht mit der ihres Leserkreises identificiren darf, so macht sich gegenwärtig eine gewisse Genugthuung in der Hauptstadt breit, weil Bristol beabsichtigt grosse Hafenbauten, sowie eine Rekonstruktion seiner ganzen Hafenanlagen vorzunehmen. Dass derartige Anstrengungen der Bristoler mit

einer Erweiterung ihrer Handelsverbindungen in Einklang stehen, war den Londoner Kaufleuten einleuchtend, ebenfalls, dass der Handel Liverpools dadurch Abbruch erleiden werde: deshalb ihre Freude. Der in diesem Falle allerdings nicht übermässig entwickelte Scharfblick und die daran geknüpfte Prophezeiung der ostenglischen Kaufmannschaft hat sich bestätigt, da die in Bristol in Aussicht gestellten Arbeiten aus dem Grunde in Angriff genommen werden, weil der Avonhafen mit Boston Verhandlungen pflegt, betreffs Gründung einer neuen Passagierdampfschiffslinie, welche Verbindungen zwischen der neuen Welt und Bristol aufrecht erhalten soll. Mr. Girdlestone, Dockverwaltungsbeamter in Bristol, begab sich als Vermittler Anfang vorigen Monats nach Boston. Das Resultat der dort zwischen ihm und den Direktoren der Merchant's Association getroffenen Vereinbarungen hat ihm die volle Gunst der Bürger seiner Vaterstadt eingebracht. Seinen Bemühungen ist es nicht allein gelungen hervorragende amerikanische Kaufleute für das Projekt der Gründung einer transatlantischen Dampferlinie zu gewinnen, vielmehr ging das seinem Vorschlag entgegengebrachte Vertrauen soweit, dass man versprach, auch im amerikanischen Hafen eine entsprechende Vergrösserung der Quaianlagen vorzunehmen, sowie Verbindungen mit der Pacific Railway Co. anzuknüpfen, zwecks Beförderung der gelöschten bzw. geladenen Güter von und nach dem Schiffe.

Das Zustandekommen einer transatlantischen Dampferverbindung, welche einen Waarenaustausch, sowie eine regelmässige Passagierfahrt zwischen Bristol und Boston unterhalten soll, wird Liverpool und New York mit argwöhnischen Augen betrachten, denn für beide Seestädte bedeutet die Gründung einer derartigen Linie grossen materiellen Schaden. Mr. Girdlestone machte nach seiner Rückkehr die ihn erwartenden Väter seiner Heimathstadt darauf aufmerksam, dass das neue Unternehmen, nachdem die Betheiligung der amerikanischen Dollarkönige zugesagt, grosse Aussicht auf Erfolg habe, weil die Passagiere in den Stand gesetzt werden, ihren Bestimmungsort mit gleichschnellen Schiffen, wie sie zwischen Liverpool und New York fahren, in 15 bis 18 Stunden kürzerer Zeit zu erreichen. Diese Zeitersparniss erklärt sich natürlich durch die kürzere Distanz, welche die Schiffe zwischen Bristol und Boston, im Gegensatz zu der zwischen Liverpool und New York, zurückzulegen haben. In unseren Tagen, wo der Artikel Zeit mit Recht dem baaren Gelde gleich erachtet wird, ist es wohl möglich, dass später viele Passagiere, denen es auf schnelle Beförderung ankommt, die neue Linie den bisher benutzten vorziehen. Es wird hierbei wie bei allen neuen Unternehmen und Gründungen in

erster Linie darauf ankommen, dass die Schiffe schnelle und glückliche Reisen, insbesondere während der ersten Zeit, aufzuweisen haben, denn nur durch ausserordentlich günstige Resultate und durch ausgebreitete Reclame würde die neue Linie im Stande sein, das traditionelle auf die altbewährten Gesellschaften übergegangene Renommée zu beeinträchtigen.

Als vor einigen Monaten alle maritimen Nationen mehr oder weniger Vorsichtsmaassregeln in Gestalt von Quarantänevorschriften trafen um die in Ostasien und Indien Verheerung und Schrecken ausübende Pest nicht durch ein aus jener Gegend kommendes Schiff nach Europa zu verpflanzen, machten wir bei dieser Gelegenheit auf die Haltung der englischen Regierung aufmerksam. Wir erinnern daran, dass nach französischen, spanischen und italienischen Häfen von der Pestgegend kommende Schiffe mit mehrwöchentlicher Quarantäne belegt wurden, während die aus gleicher Richtung kommenden und englische Hafenplätze anlaufenden Schiffe bis auf eine, einige Stunden lange, von Sanitätsbeamten ausgeführte Desinfektion, gar keinen Aufenthalt hatten. Die natürliche Folge war, dass die asiatischen und indischen Vershiffer, sowie alle aus jenen Gegenden Europa besuchenden Passagiere englische Schiffe denen anderer Nationen vorzogen. Die tonangebenden englisch-feindlich gesinnten Zeitungen der europäischen Länder nannten die Handlungsweise John Bulls rücksichtslos und gewinnsüchtig, letzte Eigenschaft, weil eben der Handel in englische Hände überging. Man prophezeite in allen Tonarten eine baldige Verpflanzung der schrecklichen Seuche auf europäischen Boden und forderte die europäischen Nationen auf, gemeinsam gegen das unverantwortliche Handeln der Briten Front zu machen. Der Engländer kümmerte sich garnicht um das angeschlagene Lamento, sondern liess nach wie vor die gefährlichen Schiffe ohne Quarantänezeit ihre Güter löschen bzw. laden. Und er hat, wie wir heute bekennen müssen, nicht unrichtig gehandelt, denn kein einziger Pestfall ist auf europäischem Boden vorgekommen. Jedoch sind Millionen Pfund Sterling den englischen Kaufleuten zu Gute gekommen, die sonst in die Taschen der kontinentalen Rheder und Ladungsempfänger gewandert wären. — Wenn wir deshalb die Nachricht, dass ein der Royal Mail Gesellschaft angehöriges Schiff, welches von Barbados kam und während der Reise dem gelben Fieber zwei Opfer überliefern musste, ohne nennenswerthen Aufenthalt im Hafen von Plymouth am 14. October die Passagiere landete, nicht mit den Gefühlen der vorhererwähnten Zeitungen betrachten, so thun wir es im Rückblick auf die genann-

ten Erfolge John Bulls während des vergangenen Sommers.

Französische Kolonialpolitiker und Staatsmänner haben ihre Landsleute wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass das Gedeihen der auswärtigen Kolonien, sowie eine gesunde Entwicklung der Handelsmarine Hand in Hand gehen und zum grössten Theile auf einer Auswanderung der Franzosen nach den Kolonien, in denen durch französisches Kapital und durch französische Arbeitskraft und Intelligenz Handelsverbindungen mit anderen Ländern geschaffen werden müssen, beruhe. Aber alle Ermahnungen, sowie jede Warnung prallten an den für das Gedeihen der Schifffahrt, gleichgültigen Herzen französischer Staatsbürger wirkungslos ab. Die Angehörigen der *grande nation* ziehen es vor, im schönen Heimatslande zu weilen und sich an Revanchegehlüsten nach wie vor aufzuregen, anstatt ihre Kräfte den ertragsfähigen, jedoch wenig einbringenden französischen Kolonien zu widmen. Es ist aber möglich, dass die vor einigen Tagen in der Bourse du Commerce in Paris vom Präsidenten der Republik gehaltene Rede den Schlummer der gleichgültigen Gallier zu erwecken vermag, denn Herr Faure, bis zur Ernennung zum Staatsoberhaupt selbst ein Rheder, ist wohl geeigneter als jeder Andere die Gefahr beurtheilen zu können, welche erwächst, wenn die Theilnahme der Franzosen an ihren auswärtigen Besitzungen immer mehr erschlapft. Wie nothwendig der Präsident die Errichtung neuer Märkte, sowie die Gründung von Niederlassungen im Auslande erachtet, geht aus folgenden Worten seiner denkwürdigen Rede hervor:

„Es steht Ihnen zu, m. H., für unser Land einen möglichst grossen Antheil an der Durchführung der Projecte zu erhalten, die die Unterstützung der europäischen Industrie erheischen. Ohne einen Augenblick zu verlieren, stürmen sie auf die Eroberung neuer Märkte los. Gründen Sie im Auslande zahlreiche Niederlassungen, die für unseren Einfluss ebenso zahlreiche Ausstrahlungsheerde sein werden. Begünstigen Sie die Auswanderung der Kapitalien, die belebt und angewachsen durch deren Thätigkeit nach dem Mutterlande zurückkehren, dessen Reichthum vermehren und dessen Konsumfähigkeit zum Nutzen Aller entwickeln werden. Beeilen Sie sich endlich, nach jenen kaum bekannten Gegenden die individuellen Anstrengungen und die Privatinitiativen zu lenken, weil wir sonst Gefahr laufen, dass unsere fremden Konkurrenten uns zuvorkommen, und unser Land von dem Range ausgeschlossen sehen, den zu beanspruchen seine Fähigkeiten und seine unbestrittene kommerzielle Ehrlichkeit ihm ein Recht geben. Der Staat seinerseits kennt seine Pflichten. Es wäre eine Utopie,

zu glauben, dass seine Action in jenen Unternehmungen die Privatinitiativen ersetzen kann. Von den letzteren müssen wir Alles erwarten. Zum Lohne für die kluge Kühnheit wird der Staat den im Auslande weilenden Franzosen die Unterstützung, deren sie bedürfen, gewähren. Die Fürsorge der Republik erstreckt sich auf alle ihre Kinder, und besonders auf die, die ihr in der Ferne dienen. Da, wo ein Franzose ist, ist Frankreich!“

## Entscheidungen des Reichsgerichts aus dem Gebiete des Seerechts.

Mitgetheilt von Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

1. Einfrieren im Nothhafen. Der Dampfer „Mira“ war im Februar 1895 auf der Fahrt von Grangemouth nach Flensburg im grossen Belt in Eisgefahr gerathen und musste zur Rettung von Schiff und Ladung Kjerteminde als Nothhafen anlaufen. In der Havarie-gross-Dispatche war u. a. auch ein Betrag von M 1520,40 für Heuer und Kostgeld der Schiffsmannschaft während des Aufenthalts im Nothhafen angesetzt, dessen Vergütungsfähigkeit indess von den Versicherern bestritten wurde.

Das Oberlandesgericht zu Kiel hatte diesen Widerspruch zurückgewiesen, ohne festzustellen, welche Zeit für die Ausbesserung des Schiffes erforderlich gewesen war und ohne auf die Parteibehauptungen Rücksicht zu nehmen, dass das Schiff über diese Zeit hinaus durch Einfrieren im Nothhafen festgehalten worden sei, auch die Eisgefahr im offenen Wasser fortgedauert und der „Mira“ eine Fortsetzung der Reise, auch wenn sie nicht havariert gewesen wäre, unmöglich gemacht haben würde. Das Reichsgericht hat dieses Urtheil aufgehoben und die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Nach H. G. B. Art. 708 No. 4 gehörten Heuer und Kost der Schiffsmannschaft in soweit allerdings in Havarie-grosse, als die Zeit in Betracht komme, die für die Ausbesserung des Schiffes nöthig war. „Einfrieren im Nothhafen ist kein Havariegrund, sondern ein gewöhnlicher Zufall der Seefahrt, wie widrige Winde u. a. Konnte die „Mira“ weil sie eingefroren war, den Nothhafen nicht verlassen, so kommt es darauf, ob die Eisgefahr im offenem Wasser noch bestand, nicht an. Nicht weil diese Gefahr für das eingefrorene Schiff nicht mehr bestand (denn das liegt immer vor, wenn der schützende Nothhafen erreicht ist), sondern weil mit dem Einfrieren der im Art. 708 No. 4 vorausgesetzte ursachliche Zusammenhang zwischen dem Havariefall und dessen Kosten aufgehoben wird“. (Entsch. d. I. Civ. Sen. v. 6. März 1897 in Sachen Christophersen c. Holm & Molzen. Rep. I, 380/96).

2. Ewerführer-Bedingungen. Binnenschiffahrtsgesetz. Exculpation. Ein Hamburger Ewerführer hatte im Sept. 1895 die Ausführung aller Hafentransporte für die Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft gegen bestimmte Lohnsätze unter den Ewerführer-Bedingungen übernommen. Einer der Transporte betraf eine Ladung Weissblech, die vom Quai mittels Schute an Bord eines elbaufwärts gehenden Flussfahrzeuges zu befördern war. Am Abend des 3. Januar 1896 wurde die Schute, nachdem sie die Ladung eingenommen hatte im Saalehafen zwischen zwei Kähnen vertäut. Der zur Bewachung zurückgelassene Mann entfernte sich gegen 3 Uhr. Als er um 6 Uhr zurückkehrte, war die Schute gesunken. Die Ursache blieb unaufgeklärt. In dem Entschädigungsprocesse suchte sich der Ewerführer damit zu vertheidigen, dass seine Haftung nach dem am 1. Januar 1896 in Kraft getretenen Binnenschiffahrtsgesetze zu bestimmen sei. Er hatte also einmal nur insoweit, als die Beschädigung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers hätte abgewendet werden können (§ 58) und ferner nur mit Schiff und Fracht (§ 4, Ziff. 3). Das Reichsgericht hat indess in Uebereinstimmung mit den Vorinstanzen ausgesprochen, dass die dem Vertrage der Parteien zu Grunde gelegten Bedingungen der Hamburg-Altonaer Ewerführer auch für den im Januar 1896 ausgeführten Transport als maassgebend anzusehen seien. Mit Recht habe das O. L. G. angenommen, der beiderseitige Vertragswille sei dahin gegangen, die Haftung des Beklagten solle die persönliche, nicht bloss die Sachhaftung sein. Um das Gegentheil anzunehmen, würde es besonderer Anhaltspunkte bedurft haben, da nach dem Rechtszustande zur Zeit des Vertragsschlusses im Binnenfrachtrecht allgemein die persönliche Haftung des Frachtführers bestand und insbesondere auch für die Ewerführer in Hamburg-Altona galt. „War aber eine solche Haftung für alle von Bako für die Deutsch-Oesterreichische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft auszuführenden Hafentransporte vereinbart, so behielt dieselbe ihre Geltung auch für den am 3. Januar 1896 ausgeführten Transport, wenn vorher eine Kündigung des nicht auf bestimmte Zeit geschlossenen, also jederzeit kündbaren Abkommens nicht erfolgt war. Dass am 1. Januar 1896 die gesetzlichen Vorschriften über die Haftbarkeit des Frachtführers im Binnenschiffahrts-Verkehr gewechselt hatten, hätten dem Bako zu einer Kündigung des bestehenden Vertragsverhältnisses Veranlassung geben können. Ohne solche Kündigung aber hatte die Aenderung der Gesetzgebung die Wirkung einer Abänderung des bestehenden Vertragsrechtes nicht. Der Bako haftet sonach persönlich für die Beschädigung des Frachtgutes, sofern er nicht zu beweisen vormag, dass



die Beschädigung ohne sein oder seiner Leute Verschulden eingetreten sei. Die Führung des hier nach dem Bake obliegenden Exculpationsbeweises setzt die Klarstellung des Vorganges voraus, durch den der Schaden herbeigeführt ist; denn ohne diese Klarstellung kann nicht geprüft werden, ob der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Bake, oder seiner Leute zu Grunde liegt. Es wird weiter ausgeführt, dass das Berufungsgericht mit Recht jeden Beweis für die thatsächliche Ursache des Sinkens der Schute vermisst, den Beweis für blosse Möglichkeiten aber zurückgewiesen habe. (Entscheid. des I. Civ. Sen. v. 31. März 1897 in Sachen Krümmel c. Deutsche Transport-Versich.-Gesellsch. Rep. I, 415/96.)

3. Segelschiffe im Nebel, Verschuldung. Am 16. Juli 1894 abends nach 9 Uhr hat im Atlantischen Ocean ungefähr auf dem 45° n. Br. und dem 33° w. L. ein Zusammenstoss zwischen der Bremer Bark „Hagemeyer“ und dem Hamburger Vollschiße „Kalliope“ stattgefunden. Zur Zeit der Kollision herrschte dichter Nebel. Die „Kalliope“ hatte den Wind von achtern und zwar so, dass er 2 Strich an Steuerbordseite einfiel. Sie führte sämmtliche Raasegel, aber nur diese, und machte eine Fahrt von 5 bis 5½ Knoten. Es kam in Frage, ob sie durch zu rasche Fahrt gegen den Art. 13 der Kaiserl. Verordnung von 1880 verstossen hatte. Das Hans. O. L. G. hatte diese Frage aus folgenden Gründen verneint. Der Art. 13 schreibe nicht eine Ermässigung der bisherigen oder der möglichen Fahrgeschwindigkeit vor, sondern nur ein Fahren mit an sich mässiger Geschwindigkeit. Unter sorgfältiger Abwägung aller Umstände sei für jeden Einzelfall zu bestimmen, was als mässig, was als übermässig zu gelten habe; immer aber müsse gestattet werden, dass das Schiff genug Fahrt behalte, um seine Steuerfähigkeit nicht zu verlieren und sich jederzeit vollständig in der Herrschaft seines Führers zu befinden. Nun habe die „Kalliope“ ihre Geschwindigkeit allerdings wohl bis etwa zu 4 Knoten herabsetzen können, ohne ihre Steuerfähigkeit einzubüssen. Trotzdem könne ihrem Führer ein schuldhafter Verstoss gegen Art. 13 nicht zum Vorwurfe gemacht werden. Denn es sei einmal zu erwägen, dass der Zusammenstoss an einem Punkte des Oceans stattgefunden habe, wo eine Schiffsbegegnung zu den Seltenheiten gehöre. Vor Allem aber komme in Betracht, dass die strengen Anforderungen, die in Bezug auf die Befolgung des Art. 13 Dampfschiffen gegenüber zu stellen seien, nicht ohne weiteres auf Segelschiffe übertragen werden dürften. Ein Dampfer vermöge jede Kursänderung leicht und rasch durchzuführen, und habe vor Allem auch die Fähigkeit zu stoppen und rückwärts zu gehen. Ein Segler aber sei gegenüber plötzlich auftauchenden Hinder-

nissen ausschliesslich auf den Gebrauch des Steuerruders angewiesen. Daher sei es nicht zu tadeln, wenn der Führer der „Kalliope“ die Fahrgeschwindigkeit nicht auf das äusserste die Steuerfähigkeit eben noch erhaltende Maass herabsetzte, sondern es vorzog, seinem Schiffe eine grössere Steuerfähigkeit zu erhalten. Das Reichsgericht hat diese Ausführungen, die vom Revisionskläger als rechtsirrthümlich angegriffen waren, ihrem ganzen Inhalte nach gebilligt. — Ein anderer Angriff der Revision suchte auszuführen, dass nicht geprüft sei, ob das Verhalten des Führers der „Kalliope“ wirklich auf einer Abwägung seiner Pflichten beruht habe und nicht etwa auf eine blosse Indolenz gegenüber den gesetzlichen Vorschriften zurückzuführen sei. Dem gegenüber sagt das Reichsgericht: „durfte unter den gegebenen Umständen ein mit pflichtmässiger Sorgfalt handelnder Schiffsführer das Schiff mit der festgestellten Geschwindigkeit fahren lassen, dann war das Verhalten des Führers der „Kalliope“ objectiv kein pflichtwidriges, und es braucht dann nicht untersucht zu werden, welche subjectiven Beweggründe ihn zu diesem Verhalten bestimmt haben“. (Entsch. des I. Civ. Sen. v. 14. April 1897 in Sachen Balleer c. Weneke Söhne Rep. I 400/96.)

## Die Rifpiraten an der Küste Marokkos.

Marokko, das westlichste der nordafrikanischen Küstenländer, umfasst einen Flächenraum von 14850 Quadratmeilen. Das Oberhaupt des Landes und der Bevölkerung ist der Sultan von Marokko, jedoch übt er dieses hohe Amt nur nominell aus, denn der grösste Theil seines Landes ist ihm, seinen Beamten, sowie dem dort stehenden Militär unzugänglich, weil die an der El-Rifküste sich von Raub und Jagd ernährenden Bewohner sowohl Steuern wie Militärdienste energisch verweigern, und nur gelegentlich auf kurze Zeit durch eine militärische Expedition unterworfen werden. Nur die religiöse Suprematie des Sultans wird, falls sich für die Rifbewohner ein Vortheil daraus ergibt, von ihnen anerkannt.

In Folge der Unabhängigkeit, welcher sich die Rifbewohner zum Leidwesen aller anderen Länder erfreuen, und die sie in ausgiebigem Maasse ihren Bedürfnissen entsprechend ausnutzen, hat eine Verwilderung und eine Gesetzlosigkeit Platz gegriffen, die Europäern den Aufenthalt an der gebirgigen und waldreichen Küste mindestens sehr gefählich erscheinen lässt. Die während der Mitte dieses Jahrhunderts geführten Kriege Marokkos mit Spanien und Frankreich wurden hauptsächlich durch räuberische Ueberfälle und Misshandlungen der Rifbewohner an Angehörigen der europäischen Länder herbeigeführt, denn die von diesen Staaten geforderte Sühne konnte der Sultan von Marokko nicht zur Geltung bringen, weil er den räuberischen Horden seines Landes gegenüber machtlos war. Es ist bei der Beschäftigungslosigkeit und dem kriegerischen Temperament der Bewohner der El-Rifküste deshalb nicht zu verwundern, wenn sie ihr Augenmerk, da Jagd und Fischfang ihnen nicht genügend einbringt, auf Schiffe richten, die in grosser Nähe ihre unwirthliche Küste passiren. Die in neuerer Zeit die Presse aller Länder beschäftigenden Greuelthaten der Rifpiraten, welche diese gegen die Besatzungen einzelner Segelschiffe ausübten, hat die Aufmerksamkeit der europäischen Staaten von Neuem auf dieses herausfordernde Küstenvolk ge-

lenkt und alle möglichen Vorschläge, welche einer Vertilgung der Rifpiraten gelten sollen, gezeitigt, ohne dass bis jetzt ein einziger zur Ausführung gelangt ist. Die Rifbewohner leben deshalb — und nicht unberechtigt — in dem Glauben, allen Gesetzen zum Trotz handeln zu dürfen und werden, wenn ihre ruchlose Handlungsweise nicht geahndet wird, immer dreister und unverschrämter werden. Die von einzelnen, besonders englischen Zeitungen, vertretene Ansicht, dass derartige Seeräubereien und Ueberfälle, wie sie in den letzten zwei bis drei Jahren seitens der Bewohner der El-Rifküste ausgeführt sind, früher wenig oder nur selten vorkamen, beruht offenbar auf einem Irrthum, denn grade in der Mitte des Jahrhunderts stand die seeräuberische Thätigkeit dieser Gesellen in schönster Blüthe und schreckte sie sogar nicht zurück, Kriegsschiffe — allerdings nicht auf offener See — anzugreifen. Selbst die in der Mitte des Jahrhunderts ziemlich unbedeutende preussische Marine, mit ihren wenigen Schiffen hat mit den afrikanischen Freibeutern eine unliebsame Bekanntschaft gemacht. Denn im August 1856 wollte die Besatzung der preussischen Korvette „Danzig“ unter dem Befehl des Prinzen Adalbert von Preussen, an der Rifküste in Marokko Landungsmanöver machen, wurde aber, wie es laut amtlichen Angaben hiess, von den wilden, meist von Seeräuberei lebenden Bewohnern der Küste aus einem Hinterhalt mit Gewehrschüssen empfangen und musste sich mit einem Verlust von 7 Todten und 18 Verwundeten zurückziehen, ohne die Räuberbande bestraft zu haben.

Doch wir wollen uns mit den neuesten Erfahrungen beschäftigen, welche seit dem Mai 1895 Kauffahrteischiffe verschiedener Nationen mit den Mittelmeer-Seeräubern gemacht haben.

Zuerst brachten sich die Rifpiraten durch die Beraubung eines kleinen Schooners unter englischer Flagge wieder in Erinnerung. Das Schiff wurde seines Proviantes, sowie aller Gegenstände, die den Räubern von irgend welchem Vortheil erschienen, beraubt, die keinen Widerstand leistende Mannschaft ignoriert und dann das Schiff mit grossem Spektakel, wie er auch bei der Ankunft vorherrschte, verlassen. Der zweite in demselben Jahre unternommene Raubzug, welchem Menschenleben zum Opfer fielen, betraf die holländische Bark „Anna“. Der Vorgang war folgender: Sieben in einem Ruderboot befindliche, bis an die Zähne bewaffnete Leute näherten sich mit grosser Geschwindigkeit dem in totaler Windstille in unmittelbarer Nähe der Küste treibenden Schiffe und forderten vom Kapitän das Ueberhängen eines Fallreeps, welcher Aufforderung dieser nicht nachkam. Der von der ganzen Besatzung des Schiffes einzige, der eine Schiesswaffe führte, war der Schiffsführer, deshalb wurde er auch als erstrebenswertestes Ziel zuerst aufs Korn genommen und erschossen, der Steueremann, welcher sich mit einer Handspeiche bewaffnet, theilte das Loos seines Führers, die übrigen Leute zogen es vor, sich in ihr Logis zurückzuziehen, weshalb sie von den Piraten unbehelligt blieben. Diese unternahmen nun eine von Niemand gestörte Untersuchung und Plünderung des Schiffes, ganze Partien Ladung, Zeugballen und Konserven, wurden in einen mittlerweile hinzugekommenen grossen Prahm, der ca. 50 Mann Besatzung führte, geschafft und, nachdem dieses geschehen, das Schiff und die noch übrige Mannschaft ohne Proviant ihrem Schicksal überlassen. Der Ueberfall fand 6 Seemeilen vom Eingange der Albuernas-Bay, innerhalb welcher auf einer kleinen Insel eine spanische Festung liegt, statt. Der Mannschaft des beraubten Schiffes gelang es die italienische Küste zu erreichen, von wo sie ihrer Regierung Mittheilung von dem geschilderten Vorfalle machte, was zur Folge hatte, dass sofort ein holländisches Kriegsschiff die marokkanischen Gewässer aufsuchte und vom Sultan Bestrafung der Räuber forderte. Der Sultan versprach eine strenge Untersuchung und Sühne, von denen die erste vielleicht vorgenommen, die zweite aber unterblieben, weil jede Ermittlung nach den Thätern doch

erfolglos gewesen ist. Im nächsten Jahre, im October 1896, beehrten die Seeräuber ein französisches Schiff, die Bark „Prosper Cotin“, mit ihren unheilvollen Besuch. Sie veranlassten durch Drohungen und mit Gewalt den unbewaffneten Kapitän des Schiffes, nachdem sie alles, was nicht „niet- und nagelfest“ war, in ihr Boot transportirt, ihnen zu folgen. In ihren Schlupforten gelandet, theilten die Piraten dem französischen Konsul in Tanger die Gefangennahme des Schiffers mit und forderten ein hohes Lösegeld. Nachdem dieser Vorschlag vom Konsul verworfen, schlugen die Räuber einen Austausch ihres Gefangenen gegen den verhafteten Sohn eines Piratenhäuptlings vor. Der Konsul ging scheinbar darauf ein und erreichte die Freilassung des Schiffsführers, ohne dass dem gefangenen Piraten die Freiheit gegeben wurde. Diese Handlungsweise beabsichtigten die Piraten zu rächen, sobald ihnen „Allah mit seiner unendlichen Güte“ ein anderes französisches Schiff in die Hände liefere. Die italienische Brigg „Fiducia“, welche kurze Zeit darauf von den Piraten überfallen ist, hielten diese, wie sie behaupteten, für ein unter französischer Flagge fahrendes Schiff und schrieben sich deshalb selbst die Berechtigung zu, dem Schiffe eine Visite abzustatten. Das nächste Opfer, die portugiesische Bark „Rosita Faro“, wurde ihrer Mannschaft beraubt und einem gnädigen Geschick überlassen. Die Mannschaft, als Gefangene und Sklaven behandelt, wird diese Lebensweise so lange unter den Seeräubern führen, bis das für sie von den Piraten beanspruchte Lösegeld in der Höhe von 75 000 Fres. bezahlt ist. Wie lange die in der Gefangenschaft schmachtenden Seeleute noch diese schmachvolle Lage erdulden müssen, lässt sich nach den bis jetzt gepflogenen Verhandlungen und nach der dieserhalb zu Tage tretenden Uneinigkeit der theiligten Mächte zu urtheilen, heute noch nicht übersehen.

Die Vertreter der einzelnen Regierungen lassen es zwar nicht an Schritten fehlen, die Befreiung zu veranlassen, die Erfolge aber bleiben aus dem vorher erwähnten Grunde aus. Wie es heisst, sollen die diplomatischen Vertreter Spaniens, Englands, Portugals und Italiens einig sein, die Befreiung zunächst gegen Zahlung eines entsprechenden Lösegeldes an die Rifpiraten zu versuchen. Der französische Vertreter steht diesen Vorschlägen ablehnend gegenüber und befürwortet einen Austausch der Seeleute gegen gefangene Piraten. Ob aber die Seeräuber zum zweiten Male geneigt sein werden auf derartige Bedingungen einzugehen, nachdem schon einmal, wie bereits erwähnt, ein ähnlicher Austausch der Gefangenen durch die Handlungsweise des französischen Konsuls nur einseitig vollzogen ist, ist wohl sehr zweifelhaft und würde auch die Seeräuber immermehr in ihren Ansichten, die daran gipfeln, dass ihnen das Recht zustehe jeden ihrer Küste sich nähernden Christen, also Nichtgläubigen, als Gefangenen zu betrachten, bestärken. Welchen Begriff und Respect die marokkanischen Seeräuber von den europäischen Nationen und ihrer Machtentfaltung haben schildert Sir John Drummond Hay, früher Konsul in Tanger, in sehr anschaulicher Weise. Während seiner konsularischen Thätigkeit in Marokko hatte er oft Gelegenheit mit Bewohnern der El Rif-Küste in Berührung und Unterhaltung zu treten. Er nennt die Rifbewohner die schönste Race aller in Marokko lebenden Eingeborenen, ihre Charaktereigenschaften im Gegensatz zu denen der übrigen marokkanischen Unterthanen, die feige, falsch und hinterlistig sind, vornehmlich ein offenes, allerdings dabei auch trotziges Wesen. Von Sir John gefragt, weshalb sie unbewaffnete europäische Seeleute überfallen und misshandeln, und ob sie die Strafe der europäischen Regierungen für ihre schändliche Handlungsweise nicht fürchten, antworteten ihm die Naturkinder in einer Weise, die auf eine eigenthümliche Vorstellung der Piraten von den europäischen Verhältnissen schliessen lässt. Sie behaupten, ihre Religion erlaube nicht nur, sondern weise sie an, jedem Europäer, wenn er sich ihrer Küste nähert, den Krieg zu erklären. Wir gehen nicht nach Europa, so äusserte ein Rifhäuptling.

weshalb kommen die Europäer zu uns? Wenn die europäischen Nationen in der Wirklichkeit über so gewaltige Kriegsmittel verfügen, wie immer behauptet wird, warum lassen sie sich denn unsere Ueberfälle gefallen? Diese von einem so zu sagen in der Wildniss aufgewachsenen Angehörigen eines Naturvolkes in trotziger Weise aufgeworfene Frage erklärt zur Genüge, wie hoch das Ansehen Europas bei diesen Halbwilden steht. — Die Piraten wissen nicht, dass ihre Bestrafung bis jetzt nur an der Uneinigkeit der Nationen gescheitert ist, von denen jede im Stande wäre die ganze Rißpiratenbande zu zermalmen, jedoch diesen gewiss gerechtfertigten Entschluss nicht zur Ausführung bringt, weil sie einestheils eine Betheiligung der anderen ebenfalls an der Sache interessirten Mächte wünscht, andererseits aber Eifersucht der Nationen unter einander, ein hervorragender, nicht zu unterschätzender Faktor, der Grund ist, weshalb eine gemeinsame Aktion bislang unterblieben ist. Ein Engländer machte in der seiner Nation angehorenen praktischen Art einen Vorschlag, welcher neben seiner Originalität auch den Vorzug hat, dass seine Ausführung mit geringen Kosten verbunden ist und die beabsichtigte Wirkung, die Bestrafung der Seeräuber, sehr möglich erscheinen lässt. Mr. Burley, so heisst der findige Sohn Albions, befürwortet die Entsendung eines gewöhnlichen Handelsschiffes, welches ausser seiner Besatzung, ungefähr hundert gut bewaffnete Leute an Bord führt, nach der Küste Marokkos. Das harmlose Aussehen des Seglers soll nun die Seeräuber verlocken, diesen, der zu dem Zweck ein möglichst nahe Route längs der El Rif-Küste einschlagen muss, anzugreifen. Da nun die angreifende oder besser überfallende Partei meistens aus höchstens 40 bis 50 Mann besteht, welche sich ahnungslos dem Schiffe nähern, so verspricht sich Mr. Burley eine durchgreifende Wirkung. Diese soll nicht allein in dem Menschenverlust, welchen die Piraten erleiden, zu suchen sein, sondern hauptsächlich soll das statuirte Exempel die Rifbewohner abschrecken, in Zukunft vorbeisegelnde Handelsschiffe anzufallen, weil sie ja mit der Möglichkeit einer ähnlichen Wiederholung, wie der in Rede stehenden, rechnen müssten. — Der eben erwähnte Vorschlag, welcher eine etwas abenteuerliche Färbung zeigt, wird wohl kaum Anhänger finden, obgleich seine Ausführung eine nachhaltige Wirkung auszuüben vermöchte. Einigen sich die von den Seeräubern geschädigten europäischen Nationen, gemeinsam die Bestrafung der Piraten durch Entsenden von Kriegsschiffen vorzunehmen, so wird diese Maassnahme mit grossen Kosten verbunden sein und kaum die beabsichtigte Wirkung hervorufen. Denn die von Raub und Jagd lebenden kriegerischen Bewohner der El Rifküste würden bei In sightkommen eines Geschwaders vorziehen ihren Aufenthaltsort in die ihnen benachbarten Berge zu nehmen, wo das europäische Militär, unbekannt mit den dortigen Terrainverhältnissen, auf unfruchtbare Streifzüge angewiesen wäre, wodurch die vorhin erwähnte Ansicht der Piraten über die Stärke der Europäer keine gegentheilige Aenderung erfahren würde. Ein Aufforderung an den Sultan von Marokko, die Bestrafung der Seeräuber zu veranlassen, ist heute ebenso wie bisher ohne nachhaltige Wirkung, es bleibt deshalb nur noch übrig durch List eine wirkliche Bestrafung herbeizuführen.

## Seeamtsentscheidungen.

### Reichs-Oberseeamt.

Am 8. Oktober stand ein Unfall auf dem der deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ gehörenden Dampfer „Arensburg“ aus Bremen zur Verhandlung, betreffend den Tod des zweiten Maschinisten Nitter, der von der niederschlagenden Kurbel erfasst, gegen die Plattform gequetscht, und von dieser erdrückt worden war, sodass er sofort verstarb. Das Seeamt zu Bremerhaven hatte in der Sache seinen Spruch

dahin abgegeben, dass den ersten Maschinisten Brookhoff aus Flensburg, der zur heutigen Verhandlung persönlich anwesend war, ein Verschulden an dem Unfall nicht treffe und dem Antrage des Reichskommissars auf Patententziehung nicht Folge zu geben sei. Der Reichskommissar, Kapitän z. S. z. D. Chüden-Bremen, hatte hiergegen jedoch Beschwerde eingelegt. Die Verhandlung hatte insofern ein erhöhtes Interesse, als der Reichskommissar eine Angelegenheit zur Sprache brachte, betriffs deren er der Ansicht war, dass sie von Einfluss auf die ganze Kauffahrteischiffahrt sein dürfte. Es betraf nämlich die erziehlche Wirkung der Seeamtlichen Verhandlungen, die den Interessenten nur im geringem Maasse durch oft mangelhafte Zeitungsberichte zur Kenntniss gelangten, aber Gemeingut aller Interessenten werden müssten. Der Reichskommissar exemplificirte auf die Ausführung und Abgabe der Befehle bei der Kauffahrteischiffahrt und der Kriegsmarine und wollte hier eine Besserung herbeigeführt wissen, da er der Ansicht Ausdruck gab, dass die Kollegialität ganz unabhängig von der Disciplin sei. Weiter ging der Reichskommissar im Speciellen auf den Fall des Dampfers „Strassburg“ ein der vor dem Seeamte zu Bremerhaven am 4. August v. J. zur Verhandlung gelangte. Dort hatte der Reichskommissar den Antrag gestellt, dass mit an Bord vorhandenen Einrichtungen, wie Dreh- bzw. Bremsvorrichtungen, die Maschine durch vollständiges Abschliessen des Dampfes derart zum Stillstand gebracht werden kann, dass die nöthigen Ausbesserungsarbeiten gefahrlos vorgenommen werden können.

Darauf wurde der neue Reichskommissar vereidigt und dann in die Verhandlung eingetreten.

Den Thatbestand betreffend, war der Dampfer „Arensburg“ auf der Reise von Buenos Aires nach Antwerpen begriffen. Der Dampfer, aus Eisen gebaut, fasste 4954,3 Kbm. = 1099 R.-T.; der Maschinenraum allein mass 12,86 Kbm. Der Dampfer passirte am 1. März d. J. gegen 4 Uhr morgens Cap Finisterre bei orkanartigem Sturm und hoher See. In der folgenden Nacht lag der Dampfer beigedreht. Am 2. März morgens besseres Wetter, so dass Kurs gesteuert werden konnte. Im Laufe des Tages wurde das Wetter wieder schwerer, und um 8 Uhr abends musste wieder beigedreht werden. Die Windstärke betrug 11. Bald nach 8 Uhr kam Ordre in die Maschine, dass die Rudermaschine nicht funktioniere. Der II. Maschinist Nitter, welcher bereits um 8 Uhr von dem I. Maschinisten Bookhoff abgelöst war, befand sich noch in der Maschine und blieb daselbst, um die Rudermaschine mit in Ordnung zu bringen. Er stieg zu diesem Zweck auf die Greting zwischen Kessel und Maschine und klopfte mit einem Kupferhammer auf das Ventil. Dann kam Nitter zu Bookhoff herunter, um mit diesem wegen des Weiteren Rücksprache zu nehmen. Den Hammer hatte Nitter an Ort und Stelle auf der Greting liegen lassen. Infolge starken Ueberholens des Schiffes fiel der Hammer von der Greting herab ins Kurbelloch und demolirte, von der Kurbel gefasst zwei Schutzbleche, von denen eins ebenfalls ins Kurbelloch fiel. Obgleich der Hammer bald auf der Kante (Flansch) liegen blieb und die Kurbel nun frei ging, war die aus dem Hammer für die Maschine entstandene grosse Gefahr noch nicht beseitigt, weshalb der I. Maschinist die Maschine sofort stoppte, gleichzeitig aber dem II. Maschinisten, welcher ebenfalls das Stoppen für nothwendig gehalten hatte, bemerkte, dass sie an das Kurbelloch nicht herandrüften. Der II. Maschinist erwiderte hierauf, dass dieses auch nicht erforderlich sei, da er den Hammer mit der Hand reichen könne. Kaum hatte der I. Maschinist die Maschine gestoppt — derselbe hatte noch die Hand an der Steuerung — als auch schon der Hammer herausflog. Als der II. Maschinist noch mit dem Herausholen des zerschlagenen Schutzbleches beschäftigt war, von dessen Hineinfallen ins Kurbelloch der I. Maschinist vorher nichts gewusst hatte, rief ihm letzter warnend zu, er sollte das Blech liegen lassen und weg-



gehen, da die Kurbel zurückkommen könne. In demselben Augenblicke, als der I. Maschinist den II. Maschinisten, welcher das Blech fallen liess, zum zweiten Male warnte, ist auch schon die Kurbel in Bewegung gekommen und langsam niedergeschlagen. Der II. Maschinist Nitter wurde von der Kurbel an der Schulter gefasst und mit der Brust gegen die Rundung des Fundaments gedrückt, sodass der Tod sofort eintrat. Das ins Kurbelloch gefallene Blech ist dann nachher mit einer Zange beseitigt worden. Wie der Maschinist Brookhoff in der heutigen Verhandlung noch darlegte, habe ihn Nitter bei seiner Warnung noch der Aengstlichkeit geziehen mit dem Bemerken, dass dies ein Maschinist nicht sein dürfte. Ueberhaupt habe sich der ganze Vorgang in so raschen Aufeinanderfolge vollzogen, wie dies eben durch die Gefahr geboten war; es war immerhin möglich, dass das Blech, von dem Brookhoff nichts wusste, in eine andere Lage komme und so grossen Schaden anrichten konnte.

Der Reichskommissar tadelte, dass Brookhoff nicht sofort den Kapitän verständigt habe. Im vorliegenden Falle habe Brookhoff allerdings richtig gehandelt, aber mit dem Stoppen der Maschine sei auch die Gefahr beseitigt gewesen und es hätte danach eine Verständigung mit dem Kapitän Platz greifen müssen. Und dies Verhalten zeige einen Mangel an Entschlossenheit und Energie, aus welchem Grunde er seinen bereits in der ersten Instanz gestellten Antrag auf Patententziehung aufrecht erhalten müsse. Er bat, dass sich das Oberseeamt doch auch mit dem Fall des Dampfers „Strassburg“ befassen möge, da so die heutige zur Verhandlung stehende Angelegenheit erklärlich werde. Nach militärischen Grundsätzen sei Brookhoff der Befehlende und Verantwortliche gewesen; er musste den Nitter vor seiner Handlungsweise nicht nur warnen, sondern musste seine volle Autorität zur Geltung bringen, da es bekannt sei, dass die Leute oft der Gefahr nicht achten. Nach der Verständigung an den Kapitän hätte Brookhoff die Drehvorrichtung benutzen müssen, um die Maschine zu stoppen. Es konnte sodann gar keine ernste Beschädigung eintreten. Es wäre dann zu konstatiren gewesen, was eigentlich passirt war. Eine weitere Frage drängte sich auf, weshalb die Zange nicht sofort benutzt worden, dazu war eben ein Befehl erforderlich, es sei unerfindlich, weshalb der Maschinist keine Zeit hatte, dem Kapitän die Meldung zu erstatten; dem Kapitän fehlte ja jede Kenntniss von den Verhältnissen; der Reichskommissar könne deshalb den seeamtlich begründeten Entschuldigungen nicht beitreten. Des weiteren rügte der Reichskommissar die nicht übereinstimmenden Eintragungen in den Tagebüchern und kam dann zu dem Schluss, dass es auf den Kauffahrteischiffen vielfach an der nöthigen Präcision fehle und manches der Willkür überlassen sei. Das Seeamt habe den Brookhoff von jedem Tadel freigesprochen und sich über die Sachlage grundsätzlicher Fragen nicht geäussert und auch die Bedenken über die Journalführung gar nicht berührt. Er halte es daher für seine Pflicht, seinen Antrag aufrecht zu erhalten. In dem beregten Falle wegen des Dampfers „Strassburg“ nehme er die bekannte Stellung ein, denn wenn hier eine Abhülfe nicht geschaffen, so würden wir noch viele ernste Unfälle erleben.

Maschinist Brookhoff will gestoppt haben, um das Hineinfallen des Hammers in die Kurbel zu vermeiden, wäre diese beschädigt worden, so würde er nicht mit der Unsicht gehandelt haben, wie sie von ihm erwartet werden konnte. Als der Hammer herausgenommen, habe er dem Nitter wohl verboten, heranzugehen; die Form des ertheilten Verbotes könne nicht militärisch sein, wie sie der Herr Reichskommissar wolle, das sei bei der Handelsmarine nicht üblich, zumal gerade das Maschinenpersonal auf kollegialisches Zusammenarbeiten angewiesen sei. Ferner musste er auf die Steuerung bedacht sein und merkte nur, dass sich Nitter mit dem Blech zu beschaffen machte. Weiter trat Brookhoff den Ausführungen des Reichs-

kommissars, dass nach dem Stoppen jede Gefahr ausgeschlossen war, entgegen und bat schliesslich um Freisprechung von einer Schuld an dem Unfälle.

Die von Seiten des Reichskommissars, sowie den einzelnen Beisitzern gestellten Fragen beantwortete Brookhoff präzise und zufriedenstellend, namentlich war ersterer darüber befriedigt, dass Brookhoff zur Dampfableitung bei der Steuerung die Drosselklappe gebraucht hatte. Nur betonte er noch, dass die militärische Form der Befehle der Kameradschaftlichkeit gar nicht im Wege stünde; sie werde doch auch auf allen Schiffen der Kriegsmarine gepflegt. Er erwartete sicher, dass das militärische Kommando auch auf den grossen Privatdampfern eingeführt werde, um so den grossen Gefahren vorzubeugen, die doppelt so gross wie die der Kriegsschiffe seien. Im Uebrigen war der Reichskommissar noch der Meinung, dass in Fällen von Schadensausbesserungen an Maschinen der Dampf entschieden abgesperrt sein müsse und fügte hinzu, dass man an den neueren Dampfern Bremsvorrichtungen habe, die ein schnelleres Stoppen der Maschine ermöglichen. Betreffs des Vorwurfs, dass das Einstellen der Schnecke in das Ruder sehr guten Widerstand geleistet haben würde, meint Brookhoff, dass er dies auf einer seiner letzten Fahrten ausprobiert habe, die Maassregel aber nicht so zuverlässig sich erwiesen habe.

Nach weiterer eingehender Befragung nahm der Reichskommissar nochmals das Wort und bedauerte, dass die Verhandlungen bei den Seeämtern nicht genügend zur Kenntniss derjenigen kämen, die darnach wissen müssten und zog nochmals die Kriegsmarine auch in dieser Hinsicht zum Vergleich heran. Schliesslich sieht der Reichskommissar als Entschuldigung für Brookhoff die Unkenntniss des Falles „Strassburg“ an, zog dann seinen Antrag auf Patententziehung zurück und wollte nur einen scharfen Tadel wegen Mangel an Umsicht gegen den Maschinisten Brookhoff ausgesprochen wissen. Er glaube, dass die heutige Verhandlung dazu beitragen werde, über manche Dinge Klarheit zu schaffen; alle übrigen Anträge mit Bezug auf den Fall des Dampfers „Strassburg“ halte er in vollem Masse aufrecht und bat das Oberseeamt, hierzu Stellung zu nehmen.

Nach langandauernder Berathung des Kollegiums verkündete der Vorsitzende, dass das kaiserliche Oberseeamt beschlossen habe, den Spruch des Seeamts zu Bremerhaven zu bestätigen.

In dem vorliegenden Fall könne dem ersten Maschinisten keine Verantwortung auferlegt werden und müsse in diesem Sinne auch die oberseeamtliche Entscheidung fallen. Dem Maschinisten Brookhoff ist auch die Erstattung der Reisekosten zugesprochen worden.

## Vermischtes.

**Schiffahrt.** Punta Delgada (Azoren). Der britische Konsul Read schreibt in seinem Bericht über Schiffahrt und Handel der Azoren für das Jahr 1896 folgendes: Der grösste Hafen St. Michaels, Punta Delgada hat seit dem Sommer 1893, seitdem das unterseeische Kabel in Thätigkeit ist, an Bedeutung zugenommen, denn von diesem Zeitpunkt an ist der Hafen der Sammelpunkt vieler Segel- und Dampfschiffe, die dort ihre Kohlen einnehmen, auf Ordre warten, Proviant ergänzen, Reparaturen vornehmen und sich überhaupt für die Fortsetzung ihrer Reise mit allem nothwendigen Material versehen. Ausser zu den genannten Zwecken gehen auch Schiffe nach Punta Delgada, die Ladung löschen bezw. einnehmen, ferner ist der Hafen durch das gut geleitete in schönster Gegend gelegene Hospital, aus welchem schon viele Kranke und geborgene Seelente kräftig und gesund wieder hervorgegangen sind, von Bedeutung. 1876 war das Jahr der grössten Apfelsinenausfuhr, sie wurde durch 133 britische Schiffe, meistens kleine Schooner, mit

einen Totalraumgehalt von 35960 Tons bewerkstelligt. Das den Hafen schützende Brechwasser, welches Mitte December des Jahres 1894 in Folge schweren Sturmes in einer Ausdehnung von 800 Fuss zum Theil zerstört wurde, bietet nachdem die zerstörten Stellen reparirt, den Schiffen wieder sicheren Schutz. Die Länge des Brechwassers beträgt 3 600 Fuss, von denen 1 600 Fuss brauchbare Quaimauern aufweisen. Während des Jahres 1896 wurden in Punta Delgada 29 965 Tons Kohlen gegen 24 371 des Vorjahres eingeführt, von welchen ca. 95% wieder in andere Schiffe als Heizungsmaterial geladen wurden; die übrigen 5% stellen den Bedarf der Bevölkerung dar.

**Stapellauf.** Der für die Hamburg-Pacific-Dampfschiffslinie zur Zeit auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft im Bau befindliche Dampfer Stapel-Nummer 170 wurde am 19. October glücklich zu Wasser gelassen, nachdem derselbe in der von Fräulein Schaar aus Hamburg vollzogenen Taufe den Namen „Octavia“ erhalten hatte. Der stattliche Dampfer hat folgende Abmessungen: Grösste Länge 394', Breite 48' 3" und Tiefe 29' engl. Maass.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger haben vom 1. bis 15. October 322 Segler und 248 Dampfer den Kaiser Wilhelm-Kanal nach beiden Richtungen passirt. An der Durchfahrt nahmen die verschiedenen Schiffe nach Flaggen geordnet in folgender Reihenfolge Theil: 431 deutsche, 139 skandinavische, 32 niederländische, 21 englische, 9 russische und 1 spanisches Schiff.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyds sind in der Zeit vom 1. bis 30. September 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet worden. Unter der Rubrik, Totalverluste waren 1896 17 Dampfer und 63 Segler, 1897 17 Dampfer und 54 Segler angegeben. Beschädigungen fanden 1896 an 275 Dampfer und 264 Segler, 1897 an 300 Dampfer und 246 Segler, während des genannten Zeitraumes statt. Die Totalverluste im September 1897 nach Flaggen geordnet, geben folgende Zusammenstellung:

Flagge	Dampfer	Segler
Amerikanisch	3	2
Britisch	6	14
Dänisch	—	2
Deutsch	1	5
Französisch	—	2
Italiensisch	—	4
Niederländisch	—	4
Norwegisch	3	8
Oesterreichisch	1	1
Portugiesisch	—	2
Russisch	1	2
Schwedisch	1	6
Spanisch	1	—
Türkisch	—	1
Unbekannt	—	1

**Interessante Versuche** sind in der englischen Marine kürzlich gemacht worden, innerhalb des Bereiches der auf den westlichen Fels der Insel Wight befindlichen electrischen Scheinwerfer mit Torpedobooten zu passiren. Das Resultat dieser Versuche war, dass die Scheinwerfer in ihrer jetzigen Beschaffenheit noch nicht den Anforderungen genügen, welche an sie gestellt werden müssen. Es gelang dem einen der Torpedobooten, welche zu diesen Proben herangezogen waren, die sogenannte „Needles-Passage“ zu durchfahren, ohne dass es von Land aus bemerkt wurde, obgleich die genaue Uhrzeit dieses Versuches den Beobachtern auf der Insel Wight vorher bekannt gegeben worden war. Das Bestreben der englischen Admiralität ist nun darauf gerichtet, die Leistungsfähigkeit der Scheinwerfer so viel als irgend möglich zu vergrössern. — Die

Vornahme recht eingehender Versuche zur Feststellung des effectiven Wirkungskreises dieser Beleuchtungsapparate dürfte auch in unserer Marine sehr angebracht sein, denn die Scheinwerfer können, wenn sie zu hoher Vollkommenheit gebracht sind, gerade bei der Eigenart unserer Küstengewässer und Flussmündungen an der Nordseeküste im Kriege von hervorragendem Nutzen sein.

**Ueber eine neue Erfindung zur Erleichterung des Aussetzens von Schiffsbooten** wird uns aus Antwerpen geschrieben: Eine sehr praktische Vorrichtung um Schiffs- beziehungsweise Rettungsboote vom Schiffe aus ins Wasser zu setzen hat Herr Hespe, (Steuermann bei der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffs-Rhederei) erfunden und patentiren lassen. Vermittelt dieser Vorrichtung, ist ein Mann ohne anstrengende Arbeit im Stande, das schwerste Boot in wenigen Secunden, von seinem Platze an Deck aus ins Wasser zu lassen. Es ist nicht erforderlich, dass die unter dem Boot befindlichen Lager, sogen. Klampen niedergeklappt werden. Die ganze Vorrichtung ist einfach, arbeitet sicher und gefahrlos und übertrifft an Gewicht nur wenig die bisher gebräuchlichen Davits. Das Ausheben und Einsetzen des Bootes geschieht gleichfalls in sehr einfacher Weise und kann diese Arbeit von 2 bis 3 Mann rasch ausgeführt werden. (N.-O.-Ztg.)

**Die Entwicklung von Wladiwostok.** Bisher ist der Hafen von Wladiwostok in gewisser Beziehung für Viele eine terra incognita gewesen. Weil die Russen alles in ihrer Macht stehende versucht und gethan haben um Kolonisten und Ansiedlern fremder Nationen den Aufenthalt dort unmöglich zu machen, ja sogar Besucher, die theils zu wissenschaftlichen Zwecken, theils zum Vergnügen die entlegene Hafenstadt berührten haben das feindselige Benehmen hervor, welches ihnen überall entgegentrat und sie veranlasste in den meisten Fällen früher als zuerst beabsichtigt der ungastlichen Stadt den Rücken zu kehren. Der Grund dieses abstossenden Benehmens seitens der Behörden, ist wohl in dem Umstand zu suchen, weil der Hafen durch seine geographische, wie durch die von der Natur geschaffene Lage mehr wie jeder andere zu einem Kriegshafen geeignet war und die Russen in ihrer argwöhnischen Weise jeden Fremden, der das unbedeutende Städtchen aufsuchte als einen Spion betrachteten, dem es nur daran liegt, einen Einblick in die Festungswerke und den Kriegshafen zu erhalten. Die Zustände, wie sie eben geschildert und wie sie früher hauptsächlich vorherrschten, haben sich seitdem Wladiwostok zum Endpunkt der Sibirischen Bahn ausersehen ist vollkommen geändert. Aus dem öden einige hundert Einwohner zählenden Nest, vor noch kaum zwei Jahren, ist ein blühendes lebendiges Städtchen mit 15 000 Einwohnern geworden und hierzu sind die Chinesen und Bewohner Korea's, welche sich jährlich längere Zeit Geschäfts halber hier aufhalten, garnicht hinzugezählt. Die slavische Race und unter dieser die russisch sprechenden Leute bilden natürlich den grössten Procentsatz der Bevölkerung ca.  $\frac{1}{3}$ , in zweiter Linie sind die Deutschen am zahlreichsten vertreten und haben es auch verstanden in geschäftlicher Beziehung bald eine Rolle zu spielen. Zur Erlangung ihrer Wünsche scheuen sie sich nicht russische Unterthanen zu werden, wenn sie durch diesen Act glauben irgendwelche Vortheile erzielen zu können. Nächst den Deutschen sind die Franzosen am häufigsten vertreten, ferner noch etwa ein Dutzend Amerikaner. Die britische Nation hat dagegen gar keinen Vertreter ihres Landes in den Mauern der abgelegenen Hafenstadt weilen. Der Grund ist insofern sehr naheliegend, als die dort ansässigen Russen Alles was überhaupt nur mit der englischen Nation zusammenhängt oder in Verbindung steht sehr vorsichtig betrachten und gegen John Bull wenn er sich mal zeigt eine mehr wie nöthige Vorsicht und einen beinahe lächerlichen Verdacht zeigen, weil sie den Engländer als Kolonisator und

Ursupator fürchten. Ein feruerees Kontingent der Einwohnerzahl bilden etwa 6000 Chinesen und 1000 Koreaner, welche die arbeitende Klasse darstellen und nach Berichten zu urtheilen die uns von dort zugehen, sollen diese Ausländer kräftige und arbeitsame Menschen sein. Um sich einen Begriff von der Geschäftigkeit zu machen, welche in der Hafenstadt vorherrscht, muss man lesen - womit der Korrespondent einer japanischen Wochenschrift einen Artikel schliesst, den er seinem Blatte zuschickt, er schreibt: „es befindet sich in der ganzen Stadt keine Wohustätte, sei sie in Form eines massiven Hauses oder in der einer kläglichen Stroh- oder Lehmhütte, die nicht zum Theil zu Geschäftszwecken hergerichtet ist“. Nach der Ansicht dieses Berichterstatters steht Wladiwostok, wenn die Sibirische Bahn erst vollendet ist eine grosse Zukunft bevor. Dass man gewaltige Anstrengungen macht das Bahnunternehmen zu vollenden ist allgemein bekannt. Durch Verlegen der Bahn durch die Mandchurei, ist eine Strecke von ca. 1000 Werst gewonnen. Der in Kopenhagen für Rechnung der russischen Regierung für Wladiwostok gebaute Eisbrecher ist bereits seinem Bestimmungsorte zugesandt, man hofft dadurch den Hafen im Winter eisfrei halten zu können. Die Kaufleute, welche sonst nur im Winter ihre Geschäfte machten, treffen entsprechende Vorkehrungen ihre Geschäftsverbindungen auch während des Winters aufrecht zu erhalten. Die verschiedenen dort anlaufenden Dampfer berichten eine im Vergleich zum Vorjahre emsigere Thätigkeit, besonders konnte die bekannte Nippon Yusen Kaisha bestätigen, dass der Verkehr ein regerer geworden, denn sowohl der Fracht- wie der Personenverkehr, den diese Linie mit Wladiwostok aufrecht erhält ist ein zufriedenstellender. Dass britische Kanfleute jemals im Stande sein sollten einen Einfluss auf den Verkehr in Wladiwostok auszuüben, ist, nachdem was vorher über das Verhältniss zwischen Russen und Engländern gesagt wurde, wohl ausgeschlossen.

### Kleine Mittheilungen.

Der Oberlehrer an der Navigationsschule, Herr Dr. Bolte, wird seine bereits an anderen Stellen angekündigten Vorlesungen über die **nautisch-astronomische Ortsbestimmung auf der Grundlage der Standlinien** am Dienstag, den 26. October, beginnen und am 2., 9. und 16. November fortsetzen. Die Vorlesungen finden von 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—9 Uhr Abends im Hörsaal B des Johanneums statt.

Der Norddeutsche Lloyd hat nach einer Mittheilung von „Fairplay“ beschlossen, den Schnelldampfer „Spree“ umbauen zu lassen. Die ungefähr veranschlagten Kosten sollen 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Mark betragen.

In Belfast ist Anfang dieser Woche der grösste Frachtdampfer der Welt glücklich vom Stapel gelaufen. Das Schiff heisst „Cymric“ und gehört der White Star-Linie an. Der Bruttoreaumegehalt beträgt 12300 Tons und das Displacement 21000 Tons.

In Verbindung mit der Chesapeake und Ohio Railway Co. haben vier verschiedene Dampfschiffs-Rhedereien beschlossen Newport-News als Anlaufhafen zu benutzen. Diese vier Linien, Lord Linie (Belfast und Dublin), Phoenix Linie (Antwerpen), Donaldson Gebrüder (Glasgow) und die Vereinigte Virginisch-Baltische Linie (Kopenhagen) beabsichtigen vorläufig nur monatliche Verbindungen zwischen den genannten Häfen und Newport-News zu unterhalten.

Eine unter schwedischer Flagge fahrende Dampferlinie soll im nächsten Frühjahr gegründet werden. Die verschiedenen Anlaufhäfen sind Boston, Antwerpen, Christiania, Kopenhagen und Stettin.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 18. October. An Eingängen lagen vor: Vom Verein deutscher Seeschiffer ein diesem zugegangenes Prospekt über Korkmatratzen, die nach Entfernen einer leicht herausnehmbaren Einlage die Dienste eines Rettungsgürtels ersetzen, der als solcher im Stande ist drei Personen über Wasser zu halten; von der Farbenfabrik „Hansa“ aus Kiel eine Empfehlung ihrer Patentfarbe, die unter dem Namen **Hansa-Komposition** allgemein bekannt ist und bei Schiffen der Kriegsmarine sowie bei denen der Hamburg-Amerika Linie zur Zufriedenheit in Anwendung kommt. Hieran schliessend verliest der Vorsitzende aus der Zeitschrift „Hansa“ einen Artikel, in welchem auf die den sog. Patentfarben innewohnenden explosiven Gase aufmerksam gemacht wird. Der Inhalt des dritten Rundschreibens des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein wird kurz erwähnt und eine eingehende Erläuterung einzelner Thematika für eine spätere Sitzung in Aussicht gestellt. Darauf ertheilte der Vorsitzende dem Archivar des Vereins, Herrn Knipping das Wort zu einem Vortrag über die Zweckmässigkeit und den Vorzug eines Globus dem gegenüber einer Karte. Redner hebt hervor, dass ein Globus leichter als irgend eine Karte das Auffinden von Sternen, die in letzter Zeit erfreulicher Weise häufiger zur Berechnung der Position des Schiffes beobachtet werden, gestattet und ausserdem dem Seemann ein besseres Verständniss für seine täglichen Berechnungen verleiht. An der Hand eines kleinen Globus demonstriert Redner das Gesagte und rath allen Seeleuten die Anschaffung eines derartigen Exemplares. Ferner macht Herr Knipping auf die Vielseitigkeit der allgemein bekannten und beliebten amerikanischen Pilot Charts, von welchen er eine grössere Anzahl den Mitgliedern zur Einsicht überlässt, aufmerksam. Der Vorsitzende dankt Namens der Mitglieder Redner für den anregenden und belehrenden Vortrag und stellt hieran knüpfend den Antrag dem Vorstand eine gewisse Summe zur Verfügung zu stellen, um einen Fachmann zu veranlassen über wichtige Schifffahrtsangelegenheiten einen Vortrag zu halten. Die Anregung des Vorsitzenden findet allgemeine Zustimmung, deshalb wird im angeregten Sinne beschlossen.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 20. October. Die schon in voriger Sitzung dem Verein in Miniaturformat vorgelegte Korkmatratze, welche nach Entfernen einer Einlage die Eigenschaft eines Rettungsgürtels hat, ist diesmal in ihrer natürlichen Grösse von den Erfindern und Verfertigern den Mitgliedern zur Ansicht ausgebreitet. Die Brauchbarkeit und Zweckmässigkeit der neuen Erfindung wird trotz ausführlicher Beschreibung aller Vorzüge seitens der Erfinder von verschiedenen Seiten angezweifelt. Der Vorschlag des Vorsitzenden durch praktische Versuche die Brauchbarkeit des Rettungsgürtels festzustellen, findet bei den Mitgliedern Zustimmung; die Ausführung wird von den Eigenthümern in den nächsten Tagen in Aussicht gestellt. Die in voriger Sitzung vom II. Vorsitzenden ausgehende Anregung den Sitzungen, bei Besprechung besonders wichtiger Thematika einen Juristen binzuzuziehen, fand bekanntlich allgemeine Zustimmung. Den Bemühungen eines Mitgliedes ist es gelungen einen hiesigen Juristen dafür zu interessiren und von ihm die Zusage zu erhalten der nächsten Sitzung beizuwohnen. Aus dem Grunde beantragt der Vorsitzende, eine endgültige Entscheidung über die wichtige zur Tagesordnung gestellte Frage, die zweckmässige Vertheilung von Berge- und Hilfslohn, bis zur nächsten Sitzung aufzuschieben und in der heutigen Sitzung den Gegenstand noch einmal durchzugehen. Während dieser Besprechung, in der verschiedene Mitglieder die in ihren Rhedereien übliche Vertheilungsart des Bergelohns auf Befragen mittheilten, stellt sich heraus, dass die Hamburger



Rhedereien der im Gesetze angefügten Klausel „wenn keine besondere Vereinbarung getroffen ist“ vollauf die grösste Aufmerksamkeit geschenkt und den denkbar grössten Gebrauch davon gemacht haben. Ob die Vertheilung des Bergelohnes auf gesetzlichem Wege festzulegen oder auf andere Weise an die Betheiligten zum Austrag kommen soll, gehen die Meinungen weit auseinander.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die am 14. October abgehaltene ausserordentliche General-Versammlung war wiederum nur schwach besucht. An Eingängen waren zu verzeichnen Zuschriften von Mitgliedern aus New-York, Genua, Antwerpen und Guatemala; der Bericht des Vereins der Seesteuerleute an der Weser über die letzte dortige Versammlung; Notices to Mariners von einem Freunde und Gönner des Vereins; die Austrittserklärungen von 2 Herren. Verhandelt wurde dann über die vom Verwaltungsrathe vorgeschlagenen Ausführungsbestimmungen zu den Satzungen der Effectenversicherung des Vereins; von diesen wurden die zu den §§ 1, 3, 6a und d und 9 gemachten Vorschläge genehmigt, während die zu § 6 vorgeschlagenen beiden Absätze in einer präciseren Fassung gewünscht wurden. Nach einer dann folgenden Besprechung allgemeiner Fragen wurde die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 20. October 1897.

Unser Frachtenmarkt ist gegen die Vorwoche fast unverändert. Für prompte Räumte von den Salpeter-Plätzen notirt man 26/3 abzüglich 1/3 direct. Einige Abschlüsse der Vorwoche hiermit:

„Battin Accame“, Cardiff-Capetown 19/3, Kohlen.  
 „Persian“, London-Capetown 22/— per T. d. w., Stückgüter.  
 „Aliebaran“, Middlesbrö-Japan 25/—, Schienen.  
 „Mitatsol“, Salpeterplatz-C. f. o. 24/6, 1/3 steamer dispatch, Nov./Dec.  
 „Samarkand“, Salpeterplatz-C. f. O. 25/6, 1/3 steamer dispatch, Nov./Dec.  
 „Lobo“, Salpeter-C. f. o. 26/3, „ direct.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 8. October 1897.

Die in unserem letzten Bericht erwähnte Abnahme der Getreidefrachten hat unter dem Einfluss zunehmender Nachfrage von Europa festeren Notirungen Platz gemacht, und Frachten nach Cork f. O. für Verschiffungen in diesem und im nächsten Monat können zu 3 s. 7 1/2 d. notirt werden und ein promptes Boot ist zu 3 s. 9 d. wieder verchartert worden. Für spätere Monate bleibt 3 s. 6 d. höchste Notirung und grosse Boote können für Berth-Beladung bei prompter Verschiffung noch zu 3 s. bis 3 s. 1 1/2 d. untergebracht werden bei reiner Getreideladung je nach Hafen; für spätere ähnliche Räumte wird wahrscheinlich ein Theil Stückgutladung nothwendig werden. Berth-Frachten sind während der Woche aufgegangen und haben jetzt die Höhe der für grosse Schiffe bezahlten Raten erreicht. Die Nachfrage nach Baumwoll-Räumte hat während der letzten Tage stark abgenommen und gegenwärtig besteht weder für prompte noch spätere Boote dauernde Nachfrage. Schiffe für Kistenöl-Frachten werden weniger spärlich angeboten und veranlassen Charterer zu früheren Raten zurückzukehren. Wir sind im Stande, heute nach längerer Periode von Unthätigkeit wieder einige Nachfrage nach Bauholz von Golfhäfen berichten zu können. — Wir haben nichts Neues in Bezug auf unseren Markt für Segelschiffe zu berichten, der Markt bleibt in Folge des fortgesetzten Mangels an Räumte fest. Der Umfang des seit unserem letzten Bericht abgeschlossenen Ge-

schaftes ist sehr gering gewesen, weil der Unterschied zwischen der Nachfrage der Rheder und den Ansichten der Verschiffer zu beträchtlich ist, um eine lebhaftere Transaction zu erlauben.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 1/2 d.	17/6	15/	15/
London, Dpfr.	4 1/2 d.	17/6	13/9	15/
Glasgow, Dpfr.	4 1/2 d.	22/6	15/	15/
Bristol	4 1/2 d.	20/	15/	17/6
Hull	4 1/2 d.	20/	15/	15/
Leith	4 1/2 d.	22/6	15/	17/6
Newcastle	4 1/2 d.	17/6	15/	15/a17/6
Hamburg	67 1/2 d.	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10c.	25 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	10c.	25 cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	3/6	25/	20/	25
Bordeaux	3/6	30 cents.	25c.	\$ S.
Antwerpen	4 1/2 d.	22/6	17/6	17/6a20/
Bremen	60 d.	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/3	25/	17/6a20/	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 5-32d. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d. — Antwerpen 3-16d. — Bremen 35c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	Direct.	Continent.	Shanghai.
	N. Y.	Balt.	U. K.	
Getreide p. Dpfr.	3/7 1/2	3/7 1/2	3/7 1/2	....
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/3a2 9	25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19c.	19c.	21a22c.

### Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Jaluit, den 27. Juni 1897.

An die Redaction der Naut. Zeitschrift Hansa.  
 Hamburg.

Hierdurch erlaube ich mir ganz ergebenst Sie zu bitten, falls der Raum in Ihrem geschätzten Blatte es gestattet, nachfolgende Fragen zur Besprechung aufzustellen. Ist der Kapitän eines Segelschiffes, falls er von der Rhederei beauftragt, die Geschäfte eines Supercargos zu besorgen, berechtigt, während das Schiff bei einer Insel ohne Ankergrund ab und anliegt an Land zu fahren um die betreffenden Geschäfte zu erledigen? Was sind die rechtlichen Folgen für ihn, wenn während seiner Abwesenheit unter Kommando des Steuer-manns das Schiff strandet oder sonst Havarie macht? Wie würde der Spruch des Seeamtes event. Seegerichtes lauten, wenn bei einer solchen Insel ohne Ankergrund im Pacific-Ocean in der Nähe des Aequators, d. h. wo eine Strömung von ca. 40 Seem. p. Etnal herrscht, ein Schiff um sich dort halten zu können am Riffe festhakt und in Folge dessen Havarie macht oder stranden würde? Ich fahre hier in der Südsee nun bereits seit einer Reihe von Jahren und habe während dieser Zeit alle möglichen Manöver in dieser Beziehung durchgemacht. Ein Havariefall ist indess nicht vorgekommen jedoch sehr leicht möglich und würde es mich freuen die Ansichten von kompetenter Seite zu erfahren. Ihnen für freundliche Gefälligkeit im Voraus bestens dankend, zeichne

Hochachtungsvoll

X. Y.

Wenn der Kapitän in seinem Steuermann einen Vertreter bat, von dessen Tüchtigkeit er überzeugt ist, so erscheint es uns nicht bedenklich, wenn er auch unter schwierigen Umständen das Schiff verlässt, um die ihm obliegenden Geschäfte am

Land zu besorgen. Die Obliegenheiten des Schiffers sind ja nicht nur auf das Schiff beschränkt, sondern er ist in vielen Fällen auch zur Vertretung seines Rheders im Abschluss von Handelsgeschäften berufen. Aehnlich liegt der Fall ja auch, wenn der Kapitän zur Erledigung von zollamtlichen Formalitäten oder zur Einklarierung seines Schiffes etc. aus Land muss und so gezwungen ist, das Schiff, auch wenn es in schwieriger Lage ist, dem Steuermann anzuvertrauen. Wie unter den vom Herrn Einsender angedeuteten Fällen der Spruch eines Seeamtes ausfallen würde, ist im Voraus schwer zu sagen. Wenn man die Entscheidungen der Seeämter durchblättert, so findet man so viel sich widersprechende Urtheile, dass es schwer wird daraus einen Anhalt für die Beurtheilung solcher Fragen zu gewinnen. Wir sollten aber meinen, dass ein Seeamt keinen Tadel an dem Verhalten eines Schiffers finden dürfte, wenn er in Ausführung seiner ihm vom Rheder auferlegten Obliegenheiten, die im vorliegenden Falle ja den Hauptzweck des Schiffsfahrtsunternehmens, das Beschaffen einer Schiffsfracht bilden, das Schiff verlässt, sofern er nur alle in seiner Macht stehenden Vorkehrungen getroffen hat, um Unfälle zu verhüten, und dafür Sorge trägt, einen zuverlässigen Stellvertreter zu bestellen, von dessen Tüchtigkeit er überzeugt ist.

D. R.

## Büchersaal.

**Wechselkunde und Wechselrecht** ist der Titel eines soeben im Verlag für Sprach- und Handelswissenschaft (Dr. P. Langenscheidt) in Berlin erschienenen, zum Preise von 1 Mark, von Prof. J. Fr. Schär in Basel verfassten Buches, das sich vermöge des sehr billigen Preises, der sorgfältigen Ausstattung, der leicht fasslichen und interessanten Darstellungsweise und des in methodischer Stufenfolge aufgebauten Lehrgangs, bald in alle unsere Handels- und Fortbildungsschulen, bei Kaufleuten wie Juristen einbürgern wird. Der Stoff ist in umfassender Weise, fortschreitend vom Leichten zum Schweren, derart behandelt, dass mit dem erklärenden Texte der zugehörige Briefwechsel, die Wechselformulare, Rechnungen, Dokumente, Wechselproteste und Intervention etc. in anschaulicher und fesselnder Weise verknüpft sind. Sehr werthvoll sind die ausserst interessanten Beispiele über den dokumentirten Wechsel, ebenso der Anhang, der eine vergleichende Zusammenstellung des deutschen, österreichischen und schweizerischen Wechselrechtes, sowie der Wechselsteuergesetze der verschiedensten Länder enthält. Das Buch eignet sich in gleich vorzüglicher Weise für den Unterricht in den handelswissenschaftlichen Kursen, wie für das Selbststudium.



**Brunswig's**  
**Rettungs-**  
**Boje**

D. R. G. M. No. 30919

Man wende sich an die  
alleinig. Fabrikanten  
**Fröhlich & Wolff**  
**Cassel.**

**RETTUNGSBOJE** im Gebrauch.



**Mackens & Edelmann**  
Segelmacher  
Steinhöft Pl. 12, Speicher 1, 3. Boden  
**HAMBURG.**  
Telephon: Amt II, No. 6208.  
**Handlung und Vermietung von**  
**Flaggen,**  
Anfertigung von Segeln, Markisen,  
Persennigen und Flaggen.  
Specialität: **Heck- u. Stevenfender**  
**für Schleppdampfer.**  
Fabrik und Lager von Schwimmwesten,  
gefüllt mit Kork und Renntierhaaren

**Ahlmann & Boysen**  
Hamburg, Grimm 21.

**Praeservirte Butter**  
in Blechdosen und Flässern für **Schiffsbedarf** und **Export**  
**nach allen tropischen Ländern.**  
==== Vielfach prämiert. ====

Bremen. Hamburg. Berlin. München. Bremen.  
Eisbe. Silber. Gold. Silber

H. A. Pierer's Verlag.

Durch jede Buchhandlung ist zu beziehen

**Dr. Gellendorff's**  
**H. G. Neue Methode**  
eine Sprache in  
sechs Monaten lesen, schreiben und  
sprechen zu lernen.

Englisch. 8. Auflage, gebunden 4 Mark.  
Französisch. 5. Aufl., cart. 1 M. 50 Pf.  
Deutsch. 10. Aufl., gebunden 4 M.  
Schwedisch. 8. Aufl., cart. 1 M. 25 Pf.  
Spanisch. Gebunden 4 M. 50 Pf.  
Schwedisch. 2. Aufl., cart. 1 M. 50 Pf.  
Italienisch. 3. Aufl., gebunden 4 M. 50 Pf.  
Schwedisch. 1. Aufl., cart. 1 M. 50 Pf.

Bestes Hilfsmittel zum Selbstunterricht.  
Wie das Kind seine Muttersprache er-  
lernt, so erlernt der Schüler an der Hand  
dieser Methoden die fremden Sprachen.  
H. A. PIERER.  
ALTONA. Original-Ausgabe.

## Th. Höeg, Steinhöft 3, HAMBURG.

Höeg's Anti Corrosive Composition  
Höeg's Anti Fouling Composition

Höeg's Boot Topping Farbe  
Höeg's Patent Mennige

==== sind die Besten und im Gebrauch die Billigsten. ====

Vertretungen und Läger in allen grösseren Hafenplätzen der Welt.



# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 44.

Hamburg, den 30. October.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Die See-Handelsschiffahrt und der Schiffbau im europäischen Russland. — Quarantäneverhältnisse in Savannah, Ga. — Vorschläge der technischen Kommission über die anderweitige Vertheilung des Hilfs- und Bergelohnes. — Gerichtsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die wichtige Aufgabe des Anschlusses der Feuerschiffe an das Telegraphennetz am Lande scheint noch immer an unüberwindlichen Schwierigkeiten zu laboriren, trotzdem in Grossbritannien mit enormem Kostenaufwand seit einer Reihe von Jahren auf diesem Gebiete experimentirt wird. Der fünfte und letzte Bericht der zu diesem Zwecke eingesetzten Königlichen Kommission ist dieser Tage erschienen und damit ist die Angelegenheit nun zwar dem Versuchsstadiumen trüct, aber das, was auf dem Gebiete des elektrischen Anschlusses der Leuchtschiffe erreicht worden ist, darf noch lange keinen Anspruch auf technische Vollkommenheit und Betriebssicherheit machen. Es sind bis jetzt fünf Feuerschiffe an das postalische Telegraphennetz angeschlossen, eine weitere Ausdehnung dieses Vermittlungsdienstes scheint aber vorläufig nicht in Aussicht genommen. Der Hauptmangel, der sich bis auf den heutigen Tag nicht hat beseitigen lassen, ist das Durchscheuern des Kabels in dem Mooringring durch den dasselbe läuft. Auch Beschädigungen durch das Hin- und Hergleiten des Drahtes auf dem Grund beim Stampfen des Schiffes sind eine Quelle häufiger Unterbrechungen. Das Allerschlimmste aber ist, dass, wenn einmal das Kabel gerissen, die Verbindung sich bei einigermaßen unruhigem Seegang nicht wieder herstellen lässt und so oft Wochen und gar Monate vergehen können, ehe an eine Wiederherstellung des An-

schlusses gedacht werden kann. Auch mit dem nonecontinuirlichen System sind Versuche gemacht worden, die indessen bis zum heutigen Tage ebenfalls noch keine befriedigenden Resultate ergeben haben, wenngleich man erwarten darf, dass auf diesem Wege dereinst die für die Schifffahrt hochwichtige Aufgabe gelöst werden dürfte.

Wir brachten in der vorigen Nummer der Zeitschrift die Mittheilung vom Umbau des Norddeutschen Lloyd dampfers „Spree“ und die Angabe der Höhe der für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Kosten, welche 3 1/2 Million Mark betragen sollen. Eine diesen Sinn ausdrückende Notiz, welche dabei durchblicken liess, der Auftrag zu diesem schwierigen Werk werde einer englischen Werft zugehen, entnahmen wir der englischen Wochenschrift Fairplay. Die Höhe der veranschlagten Ausgaben berechnete uns anzunehmen, der Norddeutsche Lloyd habe sich entschlossen die schon früher in der Presse aufgetauchte Nachricht, nach welcher die grosse Rhederei mit dem Gedanken umgehe eine Verwandlung ihrer einschraubigen Schnell dampfer in zweischraubige vorzunehmen, zu verwirklichen. Diese Annahme hat sich, wie jetzt allgemein bekannt, bestätigt, denn der Umbau der „Spree“, schliesst sowohl ihre Verlängerung wie ihre Verwandlung in einen Doppelschraubendampfer ein. Wir glauben kaum, dass schon vorher von irgend einer Rhederei derartige umfangreiche Verände-



rungen bei einem ihrer Schiffe vorgenommen sind und begrüßen diese Maassnahme desshalb mit Freuden, weil sie, der es gewiss an Nachahmern nicht fehlen wird, zuerst von einem deutschen Schiffahrtsunternehmen in Anregung gebracht und ausgeführt wird. Die Ausführung dieser überaus schwierigen Arbeit ist aber nicht, wie Fairplay anzunehmen schien, einer englischen, sondern einer deutschen Schiffswerft und zwar der rühmlichst bekannten Actien-Gesellschaft Vulcan, der Geburtsstätte unserer grössten deutschen Schnelldampfer, welche von unseren Seeleuten mit Stolz und Freude und vom Ausländer mit Neid betrachtet werden, übertragen. Der Dampfer wird ausser einer Verlängerung von 70 Fuss zwei vierkurbelige Maschinen erhalten statt der einen dreikurbeligen, die jetzt seine Schraube treibt. Damit werden zugleich die Pferdekkräfte um mehrere Tausend erhöht werden. Um den Umbau ausführen zu können, wird der Vulcan ein Schwimmdock von grössten Dimensionen bauen, wodurch er gleichzeitig in den Stand gesetzt wird, Umbauten für die Kriegs- und Handelsmarine im wesentlich grösseren Umfange auszuführen, als dies gegenwärtig möglich ist.

Die Deutsche Seewarte hat den nach den nördlichen Häfen der Vereinigten Staaten fahrenden Seemann mit einem ausserordentlich nützlichen nautischen Hilfsmittel versehen. In den Annalen der Hydrographie, Heft 9, sind 12 Tafeln, die geographische Verbreitung der Nebel auf der Dampferroute zwischen New York und 40° W-Lg darstellend, veröffentlicht. Aehnliche Versuche, dem Seemann über die Neufundland-Bänke, dem gefährlichsten Fahrwasser auf offener See, einen Fingerzeig zu geben, wie er durch Aenderung des Kurses am schnellsten der berüchtigten Nebelgegend entkommt, sind schon vor zwei Jahren durch das Hydrographische Amt in Washington gemacht. Jedoch waren die von dem ausgezeichneten amerikanischen Institut herausgegebenen kleinen Karten nicht geeignet, grossen Anhang unter den Seeleuten zu finden, denn jede Nebelmeldung war nämlich durch einen je nach der Dauer des Nebels verschiedenen langen Strich entlang der Kursrichtung gezeichnet, wodurch stellenweise ganz unentwirrbare Anhäufungen von Strichen entstanden sind. Die Deutsche Seewarte richtete, jede Unklarheit beseitigend, ihr Augenmerk in erster Linie darauf, die mittleren durchschnittlichen Grenzen des Nebels nach seiner zeitlichen und geographischen Verbreitung zu veranschaulichen und zwar unter möglichster Beseitigung des störenden Einflusses der Schiffsrouten, durch welche die einzelnen Theile der Karte in ganz verschiedener Weise mit Beobachtungen bedacht werden. Es kam darauf an, die

procentische Nebelhäufigkeit auf Grund langjähriger Erfahrungen zu ermitteln. Inwieweit, so führt Dr. Schott, der Verfertiger der Karten, in erläuternder Weise aus, die vorliegenden Nebelkarten im einzelnen Falle auf den Kurs wirken sollen, muss dem Kapitän natürlich überlassen werden; geräth er in Nebel, so zeigt ihm die betreffende Monatskarte zweierlei jedenfalls sofort, nämlich, bis wie weit der Nebel voraussichtlich andauern wird, und ausserdem, auf welchem Kurs er die grösste Wahrscheinlichkeit hat, am schnellsten aus dem Nebel herauszukommen. Der Verfasser schlägt zum Schluss den beteiligten Kreisen, also den Schiffsführern, zur practischen Prüfung, je nach der Jahreszeit, folgende Routen über die Neufundland-Bänke vor: Von Mitte Januar bis Ende März schneide man 49° W-Lg westwärts auf 42° N-Br, ostwärts bestimmt auf 41° 10' N-Br. (Rücksicht auf Eisefahr.) Von Anfang April bis Ende August schneide man 49° W-Lg westwärts bestimmt auf 41° N-Br, ostwärts bestimmt auf 40° 10' N-Br. (Rücksicht auf Nebelgefahr und Eisefahr.) Von Anfang September bis Mitte Januar schneide man 49° W-Lg westwärts bestimmt auf 46° N-Br, ostwärts bestimmt auf 45° 10' N-Br.

Liverpool macht gewaltige Anstrengungen den seit langer Zeit behaupteten Platz, als zweite Handelsstadt der Welt, aufrecht zu erhalten. Anträge um Erweiterung der Dockanlagen sind schon mehrfach an das Dock- and Harbour-Board gelangt, jedoch waren alle Bemühungen der Rheder und anderer Schiffahrttreibender bisher nutzlos. Sogar die furchtbare Drohung, Hamburg sei auf dem besten Wege Liverpool in kürzester Zeit zu überflügeln, wenn sich das Baukomitee nicht entschliesse Erweiterungen und Verbesserungen der Docks vorzunehmen, rief nicht in dem Maasse die gewünschte Wirkung hervor, wie sie von den die drohenden Worte Ausstossenden beabsichtigt war. Erst die Entwicklungsfähigkeit Manchesters, nachdem der Kanal dem Verkehr übergeben und die in letzter Zeit gemachten Anstrengungen Bristols brachten es zu Stande, die maassgebenden Personen im Harbour Board, für eine den Verhältnissen entsprechende Vergrösserung der Hafenanlagen zu interessieren. Denn das Baukomitee der Mersey Docks and Harbour Board hat beschlossen, die Summe von beinahe 80 Millionen Mark auf Erweiterungen und Verbesserungen der bestehenden Docks zu verwenden. Unter anderen Baulichkeiten beabsichtigt man zwei Trockendocks von je 620 bzw. 630 Fuss Länge zu bauen und eins 1000 Fuss lang mit einer Einfahrt 90 Fuss weit. Dass es den angekündigten Plänen in den beteiligten Kreisen an Beifall nicht mangelt ist erklärlich, denn der Umfang der beabsichtigten

Bauten übertrifft die kühnsten Hoffnungen aller Schifffahrtreibenden.

Der findige Japaner, dessen Verwandlung vom Halbwilden zu einem civilisirten Menschen in so überaus kurzer Zeit erfolgte, hat dem englischen und in verringertem Maassstabe auch dem deutschen Schiffbaugewerbe einen Strich durch die Rechnung gemacht. Denn die von Japan bisher an die englischen und deutschen Werften gelangten Schiffbauaufträge werden sich wohl sehr verringern, weil der schlaue Asiate, nachdem seine Ingenieure allen europäischen Werften das Wünschenswerthe abgesehen, selbst Schiffe und zwar sehr grosse baut. Der Centralpunkt dieser Industrie, Nagasaki, eine bedeutende Handelsstadt dieser im stillen Ocean liegenden Insel hat während des verflossenen Jahres eine rege Thätigkeit im Schiffbau entfaltet. Ein Dampfer von 1500 eingetragenen Registertons und unter strengster Kontrolle eines Lloydbeamten für eine der bedeutendsten japanischen Schifffahrtgesellschaften erbaut, ist bereits Anfang dieses Jahres vom Stapel gelassen, ein anderer von 6200 Registertons mit einer Fahrgeschwindigkeit von  $12\frac{1}{2}$  Knoten, ist jetzt im Bau begriffen und bereits soweit gefördert, dass der Stapellauf im Laufe des November stattfinden kann. Ehe der in Rede stehende Dampfer in Angriff genommen werden konnte, mussten auf der Werft ganz bedeutende Aenderungen bewerkstelligt werden, um Raum für die Bauzurüstungen eines Schiffes von so grossen Dimensionen zu schaffen. Neue Schmelzöfen und Walzwerke für die Eisen- und Stahlplatten wurden angelegt, ebenso mussten die Arbeiter auf die notwendigen neuen Handgriffe ganz von Grund aus eingeübt werden. Um die Sache in nichts zu versehen, wurde ein englischer Ingenieur von hervorragender Leistungsfähigkeit engagirt, und unter seiner Oberleitung der Bau des jetzt seiner Vollendung entgegengehenden Dampfers in Werk gesetzt. Mit den bisherigen Fortschritten des Baues ist man in Japan so zufrieden, dass bereits das Material für einen zweiten Dampfer von dem gleichen Typ und den gleichen Grössenabmessungen in England bestellt worden ist. Auf den Werften von Nagasaki sind übrigens zur Zeit noch zwei andere grosse Dampfer im Bau begriffen. Auch der Bau von Dampfbarkassen und andern kleinen Fahrzeugen nimmt rüstigen Fortgang. Ferner besitzt Nagasaki ausgedehnte Anlagen für Schiffsreparaturzwecke. Diese Anlagen wurden im Laufe des vergangenen Jahres von 24 Kriegsschiffen verschiedenster Nationalität mit einer Gesamttonnenzahl von 63 104 und von 65 Handelsdampfern mit insgesamt 190 668 Tons in Anspruch genommen. Nach alledem ist die Annahme berechtigt, dass Nagasaki

innen absehbarer Zeit zu einem Centralpunkte der Schiffbauindustrie im Stillen Ocean sich entwickeln werde.

## Die See-Handelsschifffahrt und der Schiffbau im europäischen Russland.

Von M. Lewski.

Die Entwicklung der See-Handelsschifffahrt von 1882 bis 1896 ist durch die verstärkte Ersetzung der Segelflotte durch die Dampfflotte und die Vergrösserung der Dampfer gekennzeichnet. In dieser Zeitperiode vollzog sich der Bau des Odessner Hafens, welcher 9 Millionen Rubel erforderte. Im Jahre 1885 ist die Herstellung des Petersburger Kanals und seines Einfuhrhafens zu Ende gebracht worden, welcher 13 Millionen kostete, während in demselben Jahre 6 Millionen Rubel für die Verbesserung der gesammten Häfen festgesetzt wurden.

Von 1885 bis 1895 sind für Hafenarbeiten 50 Millionen Rubel verausgabt worden. Für diese Summe sind die neuen Häfen von Mariupol, Batum und Feodosia hergestellt worden; in Nikolajew ist ein Quai und Kabotage-Hafen, in Jalta ist ein Molo und Quai gebaut, in Petersburg, Reval, Odessa sind die Hafenbauten verbreitert, in Taganrog sind alle Bauten umgebaut und der Hafen vertieft, während an vielen anderen theils neue Kanäle hergestellt, theils Verbesserungen an den alten vorgenommen worden sind. Auch an den kleineren Häfen sind manche Verbesserungsarbeiten ausgeführt worden, welche den Schiffsverkehr zu Gute kommen.

Ueber die Entwicklung der Handels-Seeschifffahrt in Russland geben folgende Tabellen Aufschluss:

### I. Bewegung der Fahrzeuge ausländischer Schifffahrt.

Mittlerer Gehalt der Fahrzeuge (in Lasten).

	Dampffahrzeuge	Segelfahrzeuge	Proz. der Dampffahrzeuge
<b>Weisses Meer:</b>			
1883—86	2 264	10 044	18,4
1887—90	1 793	10 903	14,2
1891—93	2 731	7 232	27,4
<b>Baltisches Meer:</b>			
1883—86	33 858	54 034	38,5
1887—90	57 392	54 082	51,5
1891—93	66 755	50 093	57,1
<b>Schwarzes und Asowsches Meer:</b>			
1883—86	142 891	4 926	96,7
1887—90	166 642	3 784	97,8
1891—93	173 600	1 779	99,0

Aus diesen Daten ersieht man, dass die Segelflotte im ausländischen Verkehr der russischen Fahrzeuge nur auf dem Weissen Meer vorherrscht,

wie sie auch dort im Sinken begriffen ist. Auf den übrigen Meeren wird die Segelflotte von der Dampfflotte allmählig verdrängt. Zu den angeführten Daten muss man noch eine andere Tabelle über die Entwicklung des Kabotage-Verkehrs hinzufügen, welcher für die russische Schifffahrt von primärer Bedeutung ist. Die Fahrzeuge unter russischer Flagge besuchen verhältnissmässig wenig die ausländischen Häfen und ihre Betheiligung an dem internationalen Verkehr der Fahrzeuge, wenn man letztere nach dem Gehalt aller die russischen Häfen besuchenden Fahrzeuge misst, macht im Durchschnitt nicht mehr als 10% aus. Diese relative Ziffer blieb in den letzten Jahren konstant. Ein anderes Bild stellt die Entwicklung der russischen Schifffahrt im Kabotage-Verkehr, welcher bekanntlich das ausschliessliche Privilegium der russischen Flotte ist.

## 2. Bewegung der Fahrzeuge im Kabotage-Verkehr.

Mittlerer Gehalt der Fahrzeuge (in Lasten).

	Dampffahrzeuge	Segelfahrzeuge	Proz. der Dampffahrzeuge
<b>Weisses Meer:</b>			
1880—83	18 215	22 495	44,7
1884—87	25 932	19 374	57,2
1888—91	26 791	15 437	63,6
1892—93	27 631	13 996	66,4
<b>Baltisches Meer:</b>			
1880—83	211 355	121 237	63,5
1884—87	237 816	112 353	67,9
1888—91	205 006	95 689	68,2
1892—93	258 488	56 646	79,5
<b>Schwarzes und Asowsches Meer:</b>			
1880—83	2 012 498	371 519	84,4
1884—87	2 235 232	258 699	89,6
1888—91	3 313 827	251 298	93,2
1892—93	4 350 634	260 997	94,3

Auch aus dieser Tabelle sind die grossen Erfolge der Dampfflotte ersichtlich, sowie andererseits die weite Entwicklung des Kabotage-Verkehrs auf dem Asowschen und Schwarzen Meer.

Die Schifffahrt auf dem Kaspischen Meer hat vollständig den Einfluss der Naphtaindustrie erfahren, welche eine ganze Anzahl von Fahrzeugen-Flotillen für den Naphtatransport ins Leben gerufen hat. Einige Daten über die Schifffahrt auf diesem Meer sind in folgender Tabelle angeführt:

## 3. Verkehr der Fahrzeuge auf dem Kaspischen Meer (ausländischer und Kabotage-Verkehr).

Mittlerer Gehalt der Fahrzeuge (in Lasten).

Jahr	Dampffahrzeuge	Segelfahrzeuge	Proz. der Dampffahrzeuge
1880—83	549 905	480 484	53,4
1884—87	748 007	600 747	55,4
1888—91	1 334 513	693 434	67,3
1892—93	1 564 148	696 819	70,0

Wie man aus dieser Tabelle sieht, hat die Schifffahrt auf dem Kaspischen Meer<sup>1</sup> in den letzten Jahren überaus grosse Fortschritte gemacht.

Ueber die Zusammensetzung der russischen Dampf- und Segelflotte von 1882 bis zur Gegenwart geben folgende Tabellen Aufschluss. Leider beziehen sich die mehr oder weniger genauen Daten nur auf die Dampfflotte.

## 4. Wachsthum der Dampfflotte von 1884 bis 1893.

### A. Dampferflotte der Aussenmeere.

Zahl und Reingehalt (in Reg.-Tonnen).

In Russland gebaute Dampfer waren zu Anfang des Jahres	Zunahme	Abnahme
22	1	1
1884 3 041 50	24 88	285 00
22	3	1
1885 2 781 38	459 42	57 78
24	1	4
1886 3 183 02	29 53	493 84
21	5	1
1887 2 718 71	450 39	24 88
25	2	—
1888 3 145 22	190 74	—
27	11	—
1889 3 335 96	1 356 96	—
38	6	—
1890 4 692 92	863 48	—
44	5	2
1891 5 556 40	202 30	318 69
47	2	—
1892 5 440 01	33 54	—
49	—	—
1893 5 473 55	—	—

In Auslande gebaute Dampfer waren zu Anfang des Jahres	Zunahme	Abnahme
262	19	8
1884 69 480 34	6 899 41	1 409 19
273	9	1
1885 74 970 56	3 828 17	51 63
281	11	7
1886 78 744 10	2 464 86	1 501 50
285	15	18
1887 79 707 46	5 312 52	5 462 11
282	13	8
1888 79 557 87	7 495 01	3 324 49
287	18	8
1889 83 728 49	3 753 76	1 043 38
297	25	9
1890 86 438 87	11 198 69	1 753 31
313	19	5
1891 95 884 25	10 371 60	3 624 72
327	11	1
1892 102 531 13	12 806 04	130 04
337	—	—
1893 115 307 13	—	—



## B. Dampfer des Kaspischen Meeres.

## Zahl und Reingehalt (in Reg.-Tonnen).

In Russland gebaute Dampfer waren zu Anfang des Jahres	Zunahme	Abnahme
7	7	
1884 1 626 06	2 216 25	—
14	6	
1885 3 842 31	2 414 62	—
20	2	
1886 6 256 93	1 117 57	—
22	2	
1887 7 374 50	563 86	—
24	9	
1888 7 938 36	5 208 00	—
33	3	
1889 1 314 36	1 434 97	—
36	7	
1890 14 581 33	3 407 31	—
43	5	1
1891 17 988 64	3 199 40	696 16
47	4	1
1892 20 491 88	450 82	264 48
50	—	—
1893 20 678 22	—	—

Im Auslande gebaute Dampfer waren zu Anfang des Jahres	Zunahme	Abnahme
58	2	1
1884 19 843 98	1 009 17	419 66
59	—	1
1885 20 425 49	—	177 65
58	4	1
1886 20 247 74	782 21	287 80
61	5	1
1887 20 742 15	1 397 30	440 00
65	4	1
1888 21 692 45	1 439 10	92 50
68	3	1
1889 23 039 05	844 18	276 46
70	6	1
1890 23 606 77	2 265 22	220 08
75	5	—
1891 25 651 91	1 191 66	—
80	1	1
1892 26 843 57	116 75	264 48
80	—	—
1893 26 495 84	—	—

Diese Tabellen zeugen von einem ziemlich bedeutenden Wachsthum der Dampfflotte. Die Zahl der Dampfer auf den Aussenmeeren wuchs von 284 auf 386, der Tonnengehalt von 72 520 auf 120 780. Auf dem Kaspischen Meere wuchs die Zahl der Dampfer von 65 mit einem Gehalt von 21 470 Tonnen auf 130 mit einem Gehalt von 47 174 Tonnen. Wie aus der Tabelle zu ersehen ist, hat auch der einheimische Schiffbau in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht.

Die grössten Erfolge hat die Handelsflotte auf dem Kaspischen Meere aufzuweisen. Besondere

Beachtung verdienen einige Daten über die gegenwärtige Lage der Cisternen-Flotte, welche für den Transport von Naphta und Naphta-Produkten bestimmt sind. Im Jahre 1895 waren auf dem Kaspischen Meer 77 Cisternen-Dampfer mit einem Gehalt von 47 102 60 Tonnen Netto im Verkehr; ausserdem wurde das Naphta auf 10 Waaren-Cisternen-Dampfern und 4 Waaren-Cisternen-Passagier-Dampfern von einem Gesamtgehalt von 8 637 41 Reg.-Tonnen transportirt. Hierzu müssen noch 240 Segelfahrzeuge hinzugerechnet werden, welche für den Naphtatransport bestimmt sind. Dagegen schwimmen auf dem Schwarzen Meer nur 3 Cisternen- und 1 Waaren-Cisternen-Dampfer von einem Gesamtgehalt von 5097 56 Reg.-Tons Netto.

Zum 1. Januar 1896 war die Zusammenstellung der russischen Handelsflotte nach den officiellen Daten wie folgt:

## 5. Russische Handelsflotte am 1. Januar 1896.

## Zahl der Fahrzeuge in Reg.-Tonnen Netto.

Meere	Dampffahrzeuge	Segelfahrzeuge
Weisses	28 3 136 56	344 19 074 18
Baltisches	85 17 671 66	530 73 114 90
Schwarzes u. Asowsches	280 108 173 28	754 54 950 01
Summa	341 129 546 55	1 628 147 139 99
Kaspisches	181 76 667 19	507 176 199 08
Gesamtsumma	522 206 213 74	2 135 323 339 07

In Russland sind gegenwärtig 5 Dampfschiffahrt-Gesellschaften thätig: die russische Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel für das Schwarze, Asowsche und Mittelmeer, die Gesellschaft der Schwarzmeer-Dunai-Schiffahrt, die Gesellschaft Kaukasus und Merkur für das Kaspi-Meer, die Freiwillige Handelsflotte, deren Dampfer von Petersburg und Odessa nach Wladiwostok schwimmen, und endlich die Gesellschaft der Archangelsk-Murmanschen Dampfschiffahrt. Alle diese Unternehmungen haben in den letzten Jahren ihre Thätigkeit sehr erheblich vergrössert.

	Einnahme	
	1883	1894
Gesellschaft für Schifffahrt und Handel. . . . .	5 067 756 R.	6 737 701 R.
Freiwillige Flotte	1 179 021 „	3 562 523 „
Kaukasus und Merkur	798 240 „	2 011 456 „
Archangelsk-Murman-Gesellschaft	117 035 „	193 681 „
Schwarzmeer-Dunai- „	196 182 „ (1886)	694 866 „

Eine besondere Beachtung verdient hier die Freiwillige Flotte, welche 1884 6 Dampfer von 8870 Tonnengehalt, 1896 aber 10 grosse Dampfer mit einem Gehalt von 26 000 Reg.-Tonnen zählte; in nächster Zukunft wird die Freiwillige Flotte noch 3 Ocean-Dampfer mit einem Gehalt von 10 000 Reg.-Tonnen ihr eigen nennen.

Die Regierung hat es ihrerseits nicht an Gesetzen fehlen lassen, welche die Entwicklung der Schiffahrt sowie den einheimischen Schiffbau fördern sollen.

## Quarantäneverhältnisse in Savannah. Ga.

Ueber die Quarantäne-Verhältnisse in Savannah schreibt uns Kapitän Heinz Jolles von der Hamburger Bark „Schiffbeck“ Folgendes aus Tybee Road:

Die Zustände hier in Savannah sind wahrhaft traurig und manches Schiff das von einem Hafen Südamerikas oder Westindiens kommt, verliert hier über dem von der Quarantänebehörde angeordneten und überwachten Löschen seines Ballastes einen vollen Monat Zeit oder noch mehr. Bis vor ca. 4 Jahren gab es, ungefähr 4 Sm. von der Rhede stromaufwärts, eine Quarantänestation mit mehreren Brücken, an der Ballast gelöscht werden konnte. Bei einem Orkane, der vor 3 Jahren die Gegend heimsuchte, wurden die Brücken fortgerissen, und seit der Zeit sind nur zwei provisorische Löschrücken bei der Quarantänestation zur Verfügung. Die eine davon wurde am 30. September d. J. von einer norwegischen Bark demolirt und bis jetzt ist noch keine Hand an die Wiederherstellung gelegt. Nach der Reihe wie die Schiffe angekommen sind, holen sie nun an die eine verfügbare Brücke und beginnen dann mit der Entlöschung des Ballastes. Zum Aushieven steht eine Dampfmaschine zur Verfügung, allerdings nur dann, wenn sie nicht gerade reparaturbedürftig ist, was leider nicht die Ausnahme sondern die Regel bildet. Die Mannschaft muss den Ballast selbst einschaufeln in Wagen kippen diese fortfahren und dann wieder entleeren. Während der ganzen Zeit, während der man hier liegt, hat man so gut wie gar keine Verbindung mit der Stadt. Ich war mit meinem Schiffe schon 6 Tage auf der Rhede, ehe ich meine Briefe erhielt. Am 26. September kam der „Schiffbeck“ hier an, und erst am 14. Oktober wird das Schiff an der Reihe sein, um Ballast zu löschen. Ist das Schiff dann leer, so wird es ausgeschwefelt. Bei eisernen Fahrzeugen dauert diese Prozedur 24, bei hölzernen 48 Stunden. Alles was beweglich ist, Kleidungsstücke etc. kommt ans Land und wird in einem grossen Kessel bei 180—200° Celsius ausgedampft. Dann geniesst man noch einige Tage die Beschaulichkeit des Quarantänelebens ehe das Schiff in freien Verkehr gesetzt wird. Zugleich mit dem „Schiffbeck“ kamen noch fünf andere Schiffe vom Süden her an; die letzten derselben werden über einen Monat liegen müssen, ehe sie ladebereit sind. Es wäre gut, wenn in der Charter eine Klausel eingefügt werden könnte, dass die Zeit des Ballastlöschens in die Liegetage einzuberechnen wäre. Die hiesigen Kaufleute würden dann doch versuchen einen Druck auf die Behörden zu üben, dass diese die Ballastbrücken wieder in Stand setzen.

### Vorschläge der technischen Kommission über die anderweitige Vertheilung des Hilfs- und Bergelohnes.

(Anlage A.) Artikel 751 (§ 749). Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes unter Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines Jeden von der zuständigen Behörde nach freiem Ermessen vertheilt.

Eine Vereinbarung, durch welche die Antheile der Berechtigten zum Voraus festgesetzt werden, ist nichtig. Diese Vorschrift findet für den Fall der Bergung oder Rettung durch Bergungs- oder Schleppdampfer keine Anwendung.

§. . . (in den allgemeinen Bestimmungen der Seemannsordnung).

Für die nach Artikel 751 des Handelsgesetzbuchs vorzunehmende Vertheilung des Berge- oder Hilfslohns sind im

Inlande die Strandbehörden, im Auslande die Seemannsämter zuständig.

Das Verfahren der Strandbehörden bestimmt sich nach den Vorschriften der §§ 37 bis 40 der Strandungsordnung.

Ist die Vertheilung durch ein Seemannsamt vorzunehmen, so hat dieses vor der Entscheidung die Betheiligten, soweit sie am Orte anwesend sind, zu hören und den Thatbestand thunlichst festzustellen. Die Entscheidung des Seemannsamts ist vorläufig vollstreckbar; sie kann innerhalb einer Frist von vier Wochen nach der Rückkehr des Schiffes in einen deutschen Hafen im Wege der Klage bei dem Gerichte des Heimathshafens angefochten werden.

(Anlage B.) Artikel 751 (§ 749). Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes, sofern nicht durch Vertrag unter ihnen ein Anderes bestimmt ist, in der Art vertheilt, dass der Rheder die Hälfte, der Schiffer ein Viertel und die übrige Besatzung zusammen gleichfalls ein Viertel erhalten. (Unverändert wie bisher.) Eine vertragsmässige Herabsetzung des Antheils des Schiffers oder des Antheils der übrigen Besatzung auf weniger als die Hälfte des gesetzlichen Betrages ist unwirksam. Diese Vorschrift findet für den Fall der Bergung oder Rettung durch Bergungs- oder Schleppdampfer keine Anwendung.

Der auf die Besatzung mit Ausnahme des Schiffers entfallende Betrag ist unter die Einzelnen nach Maassgabe der sachlichen und persönlichen Leistungen eines Jeden zu vertheilen. Die Vertheilung erfolgt unbeschadet des Rechtsweges durch den Rheder, soweit sie nicht nach den Vorschriften der Strandungsordnung unmittelbar durch die Behörde zu bewirken ist.

## Gerichtsentscheidungen.

**Frage, ob ungenügende Stauung oder höhere Gewalt vorlag in einem Falle, dass Fässer mit Oel während der Reise ausliefen und dass ein wasserdichter Abschluss des Raumes zwischen Haupt- und erstem Zwischendeck unterblieb.**

**Auslegung des Ausdrucks: faults in navigation or in the management of the vessel.**

Die Klage ist auf Zahlung von Fracht gerichtet für Weizen, welchen die Beklagten aus dem Dampfer „Donau“ empfangen haben. Die Beklagten wollen gegen die Fracht mit Schadensforderungen aufrechnen, weil eine grössere Menge des Weizens in stark beschädigtem Zustande ausgeliefert sei. Die Beschädigung sei dadurch verursacht, dass die zwischen Spardeck und Hauptdeck verladenen Fässer Oel und Syrup auf der Reise wegen ungenügender Stauung ins Kollern gekommen, leck geworden und zum grössten Theil leer gelaufen seien und dass sich die ausgeleckten Flüssigkeiten durch Undichtigkeiten und mangelhaft geschlossene Luken und Oeffnungen im Haupt- und ersten Zwischendeck in die unteren, mit dem Weizen der Beklagten gefüllten Schiffsräume ergossen hätten.

Das O. L. G. I entsprach am 8. Januar 1897 dem Klageantrage.

Mit dem Vorderrichter ist davon auszugehen, dass die Ladung in dem Dampfer „Donau“ im Allgemeinen ordnungsmässig verstaut gewesen ist und dass die klägerische Rhederei bzw. ihre Vertretung für die Dichtung jedenfalls des Hauptdecks und der darin befindlichen Luken ausreichend Sorge getragen hat. In der umfangreichen Beweisaufnahme ist nichts Gegentheiliges hervorgetreten. Vielmehr stimmen alle Zeugen und Besichtigter darin überein, dass die Stauung und Garnirung ordnungsmässig befunden ist. Ferner ist nach den Aussagen der Zeugen anzunehmen, dass die Decke vor der Ausreise in

besonderer Sorgfalt auf Dichtigkeit untersucht worden und dicht befunden worden sind.

Dass zur Feststellung etwaiger Undichtigkeiten in den Decken Wasser über dieselben gegossen werde, ist nicht üblich und wird auch von Stevens (On Stowage p. 233) nicht empfohlen. Derselbe spricht nur von der Nothwendigkeit, die Decke durch Ausgießen von Wasser dicht zu erhalten, damit durch das Austrocknen des Holzes keine Fugen entstehen.

Wenn man daher zunächst einmal von den Vorwürfen absieht, welche Beklagte der klägerischen Rhederei in Bezug auf den angeblich mangelhaften Verschluss der Oeffnungen im ersten Zwischendeck, sowie des lediglich korndichten Abschlusses der Feeders macht, so muss die Seetüchtigkeit des Schiffes und die ordnungsmässige Stauung bei der Ausreise für bewiesen erachtet werden, denn der Nachweis der Abwesenheit jedes Mangels kann von dem Rheder nicht verlangt werden, vielmehr hat er nur die Anwendung pflichtmässiger Sorgfalt im Allgemeinen darzuthun, wogegen es Sache des Gegners ist, speciell bezeichnete Mängel zu rügen. Die einzige von den Beklagten in dieser Hinsicht aufgestellte Behauptung, dass man versäumt habe, die zum wasserdichten Verschlusse der Luken des Hauptdecks verwandten Persennige genügend gegen Durchscheuern zu schützen, ist durch die in dieser Instanz stattgehabte Beweisaufnahme völlig widerlegt worden. Auch aus der Thatsache, dass sich der Inhalt von etwa 100 Fässern durch die undicht gewordenen Luken und sonstige Undichtigkeiten des Hauptdecks in die unteren Schiffsräume ergossen hat, kann nicht auf Mängel bei der Ausreise geschlossen werden, denn es steht fest, dass das Schiff in der Zeit vom 21.—23. September 1894 aussergewöhnlich schweres Wetter durchgemacht hat, welches nach dem Gutachten der Sachverständigen eine genügende Erklärung für die Lösung der Fässer, das Durchscheuern der Persennige und Entstehung von Undichtigkeiten in den Decken darbietet.

Das Gericht hat daher die Ueberzeugung gewonnen, dass das Durchdringen der Flüssigkeiten durch das Hauptdeck in die unteren Räume die unvermeidliche Folge elementarer Ereignisse gewesen ist, oder mit anderen Worten auf höherer Gewalt beruht.

Die Beklagten machen nun aber weiter geltend, — und hierin giebt ihnen das L. G. Recht — dass eine Beschädigung des in den unteren Schiffsräumen verladene Getreides trotz der Undichtigkeiten des Hauptdecks dann nicht, oder doch nicht in solchem Umfange hätte eintreten können, wenn auch das erste Zwischendeck von den unteren Räumen, bezw. dem Feeder wasserdicht abgeschlossen worden wäre, ferner wenn man, nachdem man das Ueberschiessen des Getreides bemerkt und dasselbe zum grössten Theil zurückgeschauelt hatte, wenigstens dann die im ersten Zwischendeck vorhandenen Oeffnungen genügend geschlossen hätte. Da durch diese ausführbaren Maassregeln der Schaden zum grossen Theil verhütet worden wäre, so könne er insoweit als auf höherer Gewalt beruhend nicht angesehen werden.

Das Berufungsgericht vormag dieser Argumentation nicht beizutreten.

Was zunächst die Unterlassung eines wasserdichten Abschlusses des ersten Zwischendecks vom Feeder und den unteren Räumen anlangt, so ist davon auszugehen, dass das bezügliche Verlangen der Beklagten die Stauung im weiteren Sinne betrifft und dass dem Schiffer nur eine „gehörige Stauung nach Seemannsbrauch“ obliegt. (H. G. B. Art. 481.)

Dass aber dieser Vorschrift im vorliegenden Falle genügt ist, kann angesichts der von den Sachverständigen constatirten Thatsache, dass es durchaus zulässig gewesen wäre, ohne weitere Vorsichtsmassregeln auch den Raum zwischen Haupt- und Zwischendeck mit Getreide zu füllen, nicht bezweifelt werden, denn in diesem Falle wäre das Getreide vor dem Eindringen

von Flüssigkeiten ebenfalls nur durch das Hauptdeck und die ordnungsmässige Stauung der Fässer geschützt worden und was in dem einen Falle genügt, muss dann auch für genügend erachtet werden, wenn die concrete Sachlage ausserordentliche Schutzmaassregeln ermöglicht. Es ist dann den Parteien überlassen, solche zu vereinbaren, nicht aber kann der Schiffer der Rhederei gegenüber für befugt erachtet werden, dieselben auf deren Kosten ohne Weiteres zu treffen. Auch die Sachverständigen Sobst und von Holdt erklären die bezeichneten Vorsichtsmassregeln für nicht üblich. Für den vorliegenden Fall kommt aber noch in Betracht, dass eine vollständige doppelte Sicherung überhaupt nicht vorgenommen werden konnte, weil der Feeder bis unmittelbar an das Hauptdeck und die über ihm befindliche Hauptdecksluke hinaufging, so dass hier die Flüssigkeiten, die sich auf das Hauptdeck ergossen hatten, nach Verletzung des Verschlusses der Feeder-Luke doch in das Getreide hätten eindringen können.

Richtig ist nun zwar, dass die dem Verfrachter auferlegte Haftung für Beschädigung mit Ausnahme der durch vis major entstandenen eine strengere ist, wie die Haftung für omnis culpa, indessen herrscht andererseits Einverständnis darüber, dass die relative Unvermeidlichkeit des Schadens genügt, um den Schuldner zu exculpieren.

S. Staub, H. G. B. zu Art. 395 § 6.

Kläger wird somit nur darzuthun brauchen, dass das Maximum dessen geleistet ist, was ein ordentlicher Schiffer bei vernünftiger Beurtheilung der Sachlage geleistet haben würde, und dies ist im vorliegenden Falle geschehen, weil Kapitän Sigel ohne specielle Vereinbarung auf Kosten seiner Rhederei nicht mehr aufwenden durfte, als der Seemannsbrauch verlangte und weil er so aussergewöhnliche Ereignisse, als in's Rollen gerathen der wohlgestauten Fässer, Beschädigung derselben, Durchscheuern der Persennige trotz darauf gelegter Planken und Begebung der Decknähte ohne besonderen Auftrag nicht in Betracht ziehen konnte.

Wollte man diese durch den Seemannsgebrauch gegebene Grenze für den Begriff der vernünftigen Weise ausführbaren Schutzmaassregeln überschreiten, so würde man sich in's Unabsehbare verlieren und den Rheder zwingen, um sich gegen den drohenden Regress der Versicherer zu schützen, die Maassregeln zur Sicherung der Ladung auf Kosten der Befrachter und zum Schaden des überseeischen Frachtgeschäfts in's Ungeheure zu steigern.

Insoweit daher der Schaden an dem Getreide dadurch mitverursacht ist, dass ein wasserdichter Abschluss des Raumes zwischen Haupt- und erstem Zwischendeck von den unteren Räumen und dem Feeder unterblieben ist, ist er ebenfalls als auf höherer Gewalt beruhend anzusehen und Kläger für denselben nicht verantwortlich, weil er für höhere Gewalt, was keiner weiteren Darlegung bedarf, weder nach den Bestimmungen der Harter Act, noch nach den zur Ergänzung heranzuziehenden Grundsätzen, sei es des deutschen, sei es des amerikanischen Rechts haftbar gemacht werden kann.

Vgl. Kent, Comment. III. 206, 213, 217.

Es erübrigt nur noch die Frage, ob und welcher Theil des Schadens etwa deswegen von dem Kläger zu verantworten ist, weil er durch eine frühere Dichtung der Luken und sonstigen Oeffnungen im ersten Zwischendeck, nachdem man das Ueberschiessen des Getreides entdeckt hatte, zu verhüten gewesen wäre.

Das Berufungsgericht glaubt auch diese Frage zu Gunsten des Klägers beantworten zu müssen.

Zunächst ist es zweifelhaft, ob überall eine in Betracht kommende Erhöhung des Schadens durch das längere Offenbleiben besagter Luken u. s. w. bewirkt worden ist. Jedonfalls war auch schon vorher eine beträchtliche Menge von Oel und Syrup in die unteren Räume eingedrungen und konnte fortwährend durch die Weichen und den Feeder nachdringen.



Auch war ohne Zweifel das übergeschossene und wieder zurückgeschaukelte Getreide bereits vollständig mit Oel durchsetzt. Sodann steht es dahin, ob eine genügende Dichtung und Abpallung während der Reise ausführbar war und wenn sie geschehen konnte, ob sie im Interesse des Schiffes zulässig war.

Die Dichtung und Abpallung war in dem dunkeln Raume bei der Bewegung des Schiffes ohne Zweifel äusserst schwierig, und die Schiffsleitung hielt jedenfalls, wie die Aussagen der Zeugen erkennen lassen, ein weiteres Trimmen der Getreideladung in den unteren Räumen, welches auch bis gegen Ende der Reise ausgeführt wurde, und zu diesem Zwecke ein Offenbleiben der Trimmlöcher, für nothwendig. Die Aussage des Maschinisten kann demgegenüber nicht in Betracht gezogen werden, da er übersieht, dass eine Schlagseite des Schiffes, weil ein Theil des Getreides oberhalb des Zwischendecks verblieben war und die unteren Räume daher nicht mehr genügend ausgefüllt waren, jeder Zeit auf's Neue entstehen konnte. Es ist auch wahrscheinlich, dass die Schiffsleitung ein 5—6tägiges Trimmen des Getreides angeordnet hätte, wenn sie sich durch einfaches Schliessen der Trimmlöcher hätte helfen können.

Endlich aber kommt in Betracht, dass Kläger sich bezüglich dieses Punktes auf die Befreiungsclausel der Section 3 des Harter Act berufen kann, da es sich handelt um

„damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of said vessel“.

Denn es ist unzweifelhaft, dass die fraglichen Löcher offen gehalten wurden, um im Interesse des Schiffes das Getreide im unteren Raume auch ferner trimmen zu können, und der Ausdruck „faults in navigation or in the management of the vessel“ bezeichnet eben: Fehler, welche im Interesse des Schiffes in der Behandlung desselben gemacht werden.

## Vermischtes.

**Die Quaiabgaben in Konstantinopel.** Der in letzter Zeit lebhafter hervortretende Handel der türkischen Hafenstadt hat die seit lange geführten Beschwerden ansässiger Kaufleute gegen die ausserordentlich hohen Quaiabgaben, wie sie in Konstantinopel üblich sind, von Neuem belebt und berechtigt erscheinen lassen. Der Protest türkischer Geschäftsleute, welchem sich die italienische Handelskammer als Führer anschloss, schien anfangs nicht ohne Wirkung zu sein. Betrachtet man die ungeheure Ausbreitung des Verkehrs der Hauptstadt, so wird man überzeugt sein, dass eine Reduction der Hafenabgaben nothwendig ist. Die Anzahl der den in Rede stehenden Hafen besuchenden Schiffe während des Jahres 1880 hat sich 1895 bereits verdoppelt. Es liefen Konstantinopel im letztgenannten Jahre nicht weniger als 34855 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 13253522 Tons an; 1896 betrug die Tonnage nur 13067503 Tons. Die Quai-Gesellschaft, welche den Namen „Société Ottomane des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople“ führt, entstand am 7. November 1890 durch eine zwischen der türkischen Regierung und Micheil Pascha gemachten Vereinbarung, welche dem Türken das Recht zusprach, Hafen- und Quaibauten, sowohl an der Stambul-, wie an der Galata-Seite anzulegen. Als Gegenleistung erhielt die türkische Regierung 10% der Brutto-Einnahme, die in den ausserordentlich hohen Quaiabgaben bestand und deren Höhe willkürlich von den Leitern des Unternehmens festgesetzt wurde. Die im Jahre 1894 festgesetzten Abgaben betrugen: 1) 1 Fr. per Registerton für jedes Schiff, das im Hafen geankert hatte und von dort längsseit der Pier kam; 2) 3 Fr. Quaiabgabe für jede gelöschte bzw. zu ladende Maass-ton; 3) 2 bis 8 Piaster per Ton für die Beförderung der Güter von resp. nach dem Schiffe. Die Veröffentlichung derartiger Abgaben hatte eine allgemeine Protestkundgebung, die nicht unbegründet war, zur Folge, denn vor Einführung der vorhererwähnten Abgaben bezahlten die Schiffe

nur 2—3 Centimes per R.-T. als Ankergrund-Gebühren, während die Quaiabgaben incl. Beförderung der Güter selten mehr als 2 Fr. per gelöschte bzw. geladene Ton ausmachten. Unter den Personen, Gesellschaften und Korporationen, die Beschwerde bei der türkischen Regierung gegen diese abnormen Hafenabgaben einreichten, that sich schon damals, wie auch im letzten Jahre, die am Orte ansässige italienische Handelskammer hervor. Ihrem energischen Vorgehen war es zu verdanken, dass die Quai-Gesellschaft zwar einige, jedoch ziemlich bedeutungslose Concessionen machte, die allerdings nur den Rhedereien resp. Schiffen zu Gute kamen, die energisch ihre Rechte verteidigten. Eine allgemeine Regelung und eine vom Staate bestimmte feste Quaiabgabe sollte erst nach geschehener Rücksprache mit den Vertretern ausländischer Nationen festgesetzt werden. Deshalb befürwortete man eine internationale Commission aus den in Konstantinopel ihren Sitz führenden Geschäftsträgern oder deren Vertretern der verschiedenen maritimen Nationen zu berufen. Die Commission wurde gewählt und setzte sich aus Vertretern Grossbritanniens, Deutschlands, Belgiens, Italiens, Griechenlands, Hollands, Oesterreich-Ungarns, Russlands, Spaniens, Schwedens, Norwegens, Persiens und Rumäniens zusammen. Man schritt nun zu Berathungen, die eine lange Zeit in Anspruch nahmen. Als schliesslich ein annehmbares einstimmiges Resultat in Aussicht stand, erklärte der russische Delegierte, Herr Maximoff, seine Regierung habe den Wunsch, noch weitere Aenderungen herbeizuführen und stellte dementsprechend seine Anträge. Diese unliebsame Unterbrechung hatte eine Vertagung der Commissionssitzungen zur Folge, ohne dass etwas Erspriessliches im Interesse der benachtheiligten Rheder und Kaufleute erzielt war. Die Quai-Gesellschaft erhob natürlich währenddessen ununterbrochen die hohen Abgaben und scheint diese angenehme Beschäftigung auch vorläufig fernerhin aufrecht zu erhalten.

**Einwanderung nach den Vereinigten Staaten.** Ueber die Einwanderung in die Vereinigten Staaten von Amerika in dem Zeitraume vom 1. Juli 1896 bis zum 30. Juni 1897 wurde vor Kurzem, wie aus New York berichtet wird, eine officielle Statistik veröffentlicht, aus welcher ersichtlich ist, dass die Zahl der Einwanderer in dem bezeichneten Jahre im Ganzen 230832, d. i. um 112435 weniger als in dem vorhergehenden Berichtsjahre, betrug. Seit dem Jahre 1882 war die Gesamtzahl der Einwanderer nach den Vereinigten Staaten keine so geringe. Als Ursachen dieses Sinkens der Einwandererzahl müssen die grössere Strenge der amerikanischen Behörden bei der Zulassung der eintreffenden Auswanderer und die allgemeine wirtschaftliche Krise in den Vereinigten Staaten betrachtet werden. Nach den Herkunftsländern vertheilt, ergeben sich für die Berichtsjahre 1896/97 folgende Ziffern für die Einwanderung: aus Russland 45137 und 22750; aus Deutschland 31885 und 22533; aus Oesterreich-Ungarn 65103 und 33031; aus England ohne Irland 19492 und 9947; aus Irland 40462 und 28421; aus Schweden 21177 und 13144 und schliesslich aus Italien 68060 und 54431. Das Auswanderungs-Inspectionssamt in Ellis Island ist bekanntlich vor mehreren Monaten durch eine Feuersbrunst zerstört worden. Behufs Wiederaufbaues desselben hat die Unionsregierung die Summe von 600000 \$ ausgeworfen.

**Reconstruierung der türkischen Flotte.** Nachdem ein Vertreter des englischen Hauses Armstrong in Konstantinopel eingetroffen, wird nun auch ein Delegirter der Germania-Werft aus Kiel erwartet. Bekanntlich sind, so führt das „Konst. Handelsbl.“ aus, behufs der geplanten Um- und Neubauten, sowie Neuarmirung der türkischen Flotte die Firma „Armstrong“ einerseits, und die drei deutschen Werften „Germania“, „Kiel“, „Vulkan“, Stettin, und „Schichau“, Elbing, andererseits in Concurrenz getreten.

**Schiffbau.** Auf der Werft der Actiengesellschaft Neptun zu Rostock fand am 23. October der Stapellauf des für die Nordostsee-Rhederei in Hamburg bestimmten Stahlfrachtdampfers „Norderney“ statt. Die Dimensionen des Schiffes sind 245' Länge, 35' 2" Breite und 16' 7" Höhe. Der Dampfer wird mit einer Triplecompoundmaschine von 550 indicirten Pferdestärken, welche dem Schiffe eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 9 Seemeilen verleihen wird, ausgerüstet. Das Schiff wird 1800 Tons Schwerkut laden und in 5 Wochen zur Ablieferung gelangen. Der Dampfer ist für Amerika verchartert und soll in der mexikanischen Fahrt beschäftigt werden.

**Stapellauf.** Am 25. October wurde auf der Schiffswerft von Janssen & Schmiliusky A.-G. (Steinwälder) der für die Hamburger Bugsirfirma Schrader & Wrede erbaute Seeschlepper „Cuxhaven“ zu Wasser gelassen. Das in Eisbrecherform aus Stahl erbaute Schiff ist 68 Fuss lang, 16 1/2 Fuss breit und hat eine Tiefe von 10 Fuss, während der Tiefgang 9 1/2 Fuss beträgt. Die Compoundmaschine mit Oberflächencondensation besitzt eine Stärke von 280 indicirten Pferdekräften; der Stahlkessel ist auf einen Druck von 9 Atmosphären concessionirt, und die Fahrgeschwindigkeit beträgt 10 1/2 Knoten in der Stunde. Der zum 1. December d. J. zu liefernde Dampfer ist bereits das siebente Fahrzeug, welches für die genannte Rhederei auf der Werft erbaut worden ist.

**Schiffsbau in England.** Die Thätigkeit der englischen Schiffswerften zeichnet sich im dritten Vierteljahr 1897 mehr durch Fortschritt bereits begonnener Schiffe aus, als durch Stapelläufe. Die Stapelläufe halten sich fast genau auf der Höhe desselben Quartals im Jahre 1891, jedoch bleiben sie hinter den beiden letzten Jahren weit zurück. Es sind nämlich an Handelsschiffen vom Stapel gelassen im III. Quartal:

	Dampfer	Segler	Total
1894	203 580 T. Bo.	18 412 T.	221 992 T.
1895	278 918 „	11 412 „	290 330 „
1896	283 414 „	14 763 „	298 177 „
1897	220 773 „	2 531 „	223 304 „

Der Bau von Segelschiffen hat darnach fast aufgehört. Allein wenn auch die Dampferzahlen einen Rückgang, ein gewisses Verschmälern in der Hast des Bauens anzudeuten scheinen, so liegt die Sache in Wahrheit ganz anders. Denn im Bau waren am 30. September 1897 mehr Schiffe, Dampfer und Segler zusammen, nach Tonnenzahl gerechnet, als jemals zuvor seit Juni 1889. — Im Bau:

	Dampfer	Segler	Total
1894	617 327 T. Bo.	36 004 T.	653 331 T.
1895	688 990 „	25 576 „	716 575 „
1896	633 233 „	26 409 „	659 641 „
1897	877 387 „	6 949 „	884 336 „

Die hohen Ziffern des soeben vollendeten Vierteljahres entstehen aber nicht aus neuordings begonnenen Bauten, denn diese sind nicht übertrieben hoch:

	Dampfer	Segler	Total
1894	155 322 T. Bo.	2320 T.	157 642 T.
1895	287 271 „	8122 „	295 393 „
1896	191 733 „	7571 „	198 325 „
1897	234 216 „	1693 „	246 409 „

Es muss also die Hauptziffer aus schon seit längerer Zeit begonnenen Bauten stammen.

Von dem im Bau befindlichen Handelsschiffen waren 661 000 Tons für die britische Rhederei bestimmt. An zweiter Stelle erscheint die japanische mit 48 000 T., an dritter die deutsche mit 19 000 T., dann folgen Spanien mit 17 000, Holland 16 500, Norwegen 13 000, Russland 13 000, Frankreich 10 000 T. (W.-Z.)

**Die Regulirung des Scheldefahrwassers bei Antwerpen.** Dieselbe erscheint in Folge einer Unterredung, welche unlängst der Bürgermeister und eine Abordnung des Hafenplatzes mit den Ministern der Finanzen und der öffentlichen Arbeiten in Brüssel pflogen, in ein kritisches Stadium gerückt. Die Regierung hat sich nämlich, wie versichert wird, für das Projekt Brjalmont ausgesprochen, dem auch die Antwerpener Deputirten Van der Broeck und Delbeke beigetreten sind. In der Bevölkerung und in der Gemeinderathskörperschaft Antwerpens stößt gerade dieses Projekt auf Ablehnung. Der Grund, weshalb die Regierung dieses Projekt begünstigt, ist wohl vorzugsweise in dem verhältnissmässig geringen Kostenaufwande zu suchen, den bei Durchführung desselben, d. h. bei Herstellung des grossen Durchstichs durch die Polder des rechten Ufers zwischen Antwerpen und der Lillo-Passage, die militärischen Vertheidigungsanstalten erfordern würde. Es würde dann nämlich die Herstellung eines einfachen Paragets behufs Deckung der Hafenanlagen gegen feindliche Geschosse genügen, dessen Kosten durch den Verkauf des überflüssig werdenden Festungsterrains mehr als gedeckt erscheinen. Die Gegner des Regierungsprojekts behaupten, dass man damit nicht auskommen werde und wundern sich, dass gar keine Rede von den im Norden der Stadt erforderlichen Vertheidigungswerken sei. Es heisst, dass die Regierung, um ihrem Projekt die Bahn zu ebnen, einen Druck auf Antwerpen ausüben wolle, dahin gehend, dass sie sich, falls dasselbe an der Opposition der Antwerpener scheitern sollte, in Zukunft an der ganzen Frage der Neugestaltung des Antwerpener Hafens nicht interessiren werde. (H. N.)

**Gefangene Passagiere der „Aden“.** Die Strandung der „Aden“, welche uns seiner Zeit veranlasste, die Befahrung Socotras zu tadeln und mit Vorschlägen für bessere Feuer hervorzutreten, wird gegenwärtig in englischen Schifffahrtskreisen wieder sehr eifrig besprochen, trotzdem schon vier Monate seit der Katastrophe verflossen sind. Hervorgerufen ist das erneute Interesse durch die vom englischen Marine-Kapitän Morrison eingegangene Mittheilung, nach welcher es ihm ermöglicht war, acht Ueberlebende des am Kap Guardafui gestrandeten Dampfers „Willingdale“ an der Küste von Somalis im Jahre 1885 zu retten. Die Bedauernswerthen waren seit der Strandung des englischen Dampfers einen Monat lang in Gefangenschaft der dort ansässigen Somalen. Die Gefangenen wurden strenge bewacht und bei Verlust des Lebens angewiesen, mit keinem die Küste passirenden Fahrzeug Zeichen oder Signale zu wechseln. Die Aussagen dieses Marineofficiers haben die Hinterbliebenen der angeblich umgekommenen Passagiere und Mannschaften der Aden veranlasst, Vorstellungen beim Kolonial-Amt zu machen und die hohe Behörde ersucht, Erkundigungen über den Verbleib ihrer Angehörigen einzuziehen. Die schon vor Monaten geltend gemachten Beschwerden der Peninsular und Oriental Co. über die Handlungsweise zweier Dampfer, die einen Tag nach der Strandung der Aden die Unglücksstelle passirten, ohne nähere Auskunft über den Zustand des Wracks zu suchen, mussten, wenigstens in Bezug auf einen Dampfer, die „Volute“, als unbegründet verworfen werden, da dieser erst, nachdem er sich überzeugt, dass kein lebendes Wesen mehr an Bord der „Aden“ sei, seine Reise fortsetzte. Man ist gespannt auf das Ergebniss der vom Staate unternommenen Ermittlungen.

**Entwicklung des Kaiser Wilhelm-Kanals.** Die wirtschaftliche Entwicklung des Kaiser Wilhelm-Kanals lässt bereits erkennen, dass diese bedeutende Wasserstrasse in viel grösserem Maasse, als man dies vorausgesetzt hatte, dem Hamburger Schifffahrtsverkehr zu Gute kommt. Von den deutschen Ostseehäfen war auf diese Wahrscheinlichkeit von Anfang an hingewiesen worden und Lübeck und Kiel klagen heute über die bedeutende Konkurrenz, die ihnen durch die neuen Hamburgischen Dampferlinien erwächst, welche ihre Routen und regel-

mässigen Fahrten von Hamburg meist direkt nach Russland durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nehmen. Die Massen-Ausfuhrartikel nach Russland, namentlich Baumwolle und Kopra, so erfährt die B. Sch.-Ztg. gelangten früher von Lübeck aus zur Versendung; jetzt ist diese Ausfuhr dort auf ein Minimum zurückgegangen und erfolgt meist mit den Hamburger Schiffen. Kiel fühlt den Verkehr seiner eigenen Dampferlinie nach Königsberg, Danzig, Stettin durch den neuen Hamburger Kanal-linien beeinträchtigt. Wenn man aber hierfür Erklärungen suchen wollte, die ausserhalb des Rahmens des Hamburgischen Wettbewerbes liegen, so würde doch jeder Zweifel daran, dass dieser neue Wettbewerb allein den Rückgang im Verkehr der einzelnen Ostseehäfen herbeigeführt hat, widerlegt durch den ziffernmässig nachweisbaren Handelsaufschwung, den Hamburg durch den russischen Seeverkehr genommen hat. Hamburgs Seezufuhr aus Russland hat sich im letzten Jahre von 10 1/2 auf 21 Millionen Mark gehoben, also verdoppelt; die Seeausfuhr Hamburgs nach den russischen Ostseehäfen steigerte sich von 25 auf 40 Millionen. Die für die letzten sieben Jahre veröffentlichte Statistik setzt den Werth des Seehandels zwischen Hamburg und den russischen Ostseehäfen wie folgt fest:

Jahr	Einfuhr Mk.	Ausfuhr Mk.
1890	20 982 860	39 814 200
1895	10 151 670	25 432 730
1894	5 393 710	24 217 680
1893	3 943 310	17 980 530
1892	1 748 720	18 322 550
1891	11 724 790	20 720 340
1890	7 900 350	22 103 970

Nicht minder bedeutsam sind die Verkehrsergebnisse aus den altpreussischen Ostseehäfen. Hier stieg die Seezufuhr Hamburgs von 5 auf 12 1/2 Millionen Mark im letzten Jahre, während die Ausfuhr in diesem Zeitraume sich nur von 22 1/2 auf 26 1/2 Millionen Mark hob.

**Ausländer auf britischen Handelsschiffen.** Von der englischen Regierung sind statistische Tabellen veröffentlicht, welche die Anzahl, das Alter und die Nationalität der beschäftigten ausländischen Seeleute auf britischen Handelsschiffen angeben. Wir geben nachstehend kurze Auszüge, die schon hinreichen den Leser mit den Verhältnissen vertraut zu machen.

Vergleiche der beschäftigten Seeleute britischer und fremder Nationalität auf Küstenfahrt, oceanischer Fahrt und Hochseefischerei in den Jahren 1891 und 1896.

Nationalität der Seeleute    Anzahl d. Beschäft. im April 1891    Anzahl d. Beschäft. im März 1896    Zunahme (+) Abnahme (—)

1) An Bord v. S.			
Briten	43 257	35 825	
Ausländer	9 312	9 668	
	52 569	45 493	— 7 076

2) An Bord v. D.			
Briten	84 310	89 184	
Ausländer	14 572	17 778	
	98 882	106 962	+ 8 080
Lascaren	21 322	27 911	+ 6 589
Zusammen:	172 793	180 366	+ 7 593

Die nächste Tabelle giebt das Alter der an Bord beschäftigten Briten und Ausländer an.

Alter	Anzahl der Beschäftigten		
	Briten	Ausländer	Zusammen
unter 15 Jahren	321	16	337
von 15 bis 20 Jahren	6 688	659	7 347
„ 20 „ 25 „	10 949	3 807	14 756
„ 25 „ 30 „	7 209	3 363	10 570
„ 30 „ 35 „	5 009	2 144	7 153
„ 35 „ 40 „	3 707	1 364	5 071
„ 40 „ 45 „	2 845	943	3 788
„ 45 „ 50 „	2 339	631	2 970
50 Jahre und älter	2 401	345	2 746
Alter unbekannt	124	160	284
Total.	41 590	13 431	55 022

Alter	Anzahl der Beschäftigten		
	Briten	Ausländer	Zusammen
unter 15 Jahren	119	6	125
von 15 bis 20 Jahren	4 616	855	5 471
„ 20 „ 25 „	9 242	4 214	13 456
„ 25 „ 30 „	6 567	3 513	10 080
„ 30 „ 35 „	4 380	2 174	6 554
„ 35 „ 40 „	3 279	1 570	4 849
„ 40 „ 45 „	2 608	916	3 524
„ 45 „ 50 „	1 991	686	2 677
50 Jahre und älter	2 124	352	2 476
Alter unbekannt	94	183	277
Total.	35 020	14 469	49 489

Die folgende Tafel giebt an, welche Chargen die Ausländer in der britischen Handelsmarine bekleiden und mit welchem Prozentsatz sie sich daran betheiligten; wieder die beiden Jahre 1891 und 1896 angezogen.

	1891	1896
Schiffsführer	1.7	1.7
Steuerleute	4.1	3.9
Unterofficiere	25.3	28.9
Matrosen	25.1	29.9
Jungens	5.7	9.5
Maschinisten	2.3	2.0
Feuerleute und Trimmer	15.6	19.4
Andere an der Maschine beschäftigte Leute	14.5	17.8
Stewards	12.0	12.9
Verschiedene	15.8	18.0

Die letzte Tafel, die wir noch anführen wollen, giebt genauen Aufschluss über die Betheiligung der ausländischen Seeleute nach ihrer Nationalität geordnet.

	1891	1896
Schweden	4 668	5 219
Deutschland	4 241	5 167
Norwegen	3 385	3 669
Ver. Staaten	1 955	2 222
Russland	1 619	1 962
Dänemark	1 492	1 518
Holland	812	1 070
Italien	701	885
Frankreich	847	824

**Auswandererwesen.** Die deutsche überseeische Auswanderung über deutsche Häfen, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam stellte sich nach den Ermittlungen des Kaiserlichen Statistischen Amtes für September 1897 und den gleichen Zeitraum des Vorjahres folgendermassen:

Es wurden befördert über:	im September	
	1897:	1896:
Bremen	1117	1112
Hamburg	973	1300
andere deutsche Häfen (Stettin)	21	33
Deutsche Häfen zusammen	2111	2505
Antwerpen	635	528
Rotterdam	78	139
Amsterdam	18	5
Ueberhaupt	2842	3177

Aus deutschen Häfen wurden im September 1897 neben den vorgenannten 2111 deutschen Auswanderern noch 774 Angehörige fremder Staaten befördert. Davon gingen über Bremen 4683, Hamburg 3024, Stettin 39.

### Kleine Mittheilungen.

Die russische Marineverwaltung hat eine schwedische Bergungsgesellschaft beauftragt, das gesunkene Schlachtschiff



„Gangut“ zu heben. Der Gesellschaft werden nach gelungenem Unternehmen 950 000<sup>1/2</sup> Rubel, laut eingegangenem Kontrakt, ausbezahlt.

In Bremen wird am 22. November d. J. mit einer Seesteuermanns-Prüfung begonnen werden.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 25. Oktober. In den Verein als Mitglied aufgenommen wurde Herr Kapt. Schmidt, zur Aufnahme vorgeschlagen vier Herren. Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins ersucht den Verein ihm Auskunft über die Einrichtungen des hiesigen Lootsenwesens zu geben und sendet zu dem Zweck einen Fragebogen, dessen Beantwortung der Vorsitzende nach vorheriger Rücksprache mit kompetenten Personen unternehmen wird. Diese Angaben sollen bei einer in Aussicht genommenen Vervollkommenung des Lootsenwesens der Kieler Fährde in Betracht gezogen werden. — Darauf wird zur Besprechung der Tagesordnung, welche bekanntlich die Vorschläge der technischen Kommission für eine anderweitige Vertheilung des Hilfs- und Bergelohnes enthält, geschritten. Die beiden Vorschläge, von denen der eine eine Vertheilung des Hilfs- und Bergelohnes durch das Strandamt und im Auslande durch die Konsuln des Deutschen Reiches, der andere die Vertheilung durch die Rhederei befürwortet, werden vorgelesen und zur Debatte gestellt. Der anwesende Ehrenpräsident des Vereins, warnt die Mitglieder bei der ungeheuren Wichtigkeit der Sache nicht voreilig mit bindenden Anträgen hervortreten, sondern hiermit bis zu einer der nächsten Sitzungen zu warten. Der Antrag findet allgemeine Zustimmung, jedoch wird auf Anregung einzelner Mitglieder die wichtige Frage einer Besprechung unterzogen. Die darauf geltend gemachten Ansichten sind sehr verschiedene, man empfindet je länger das Thema erörtert wird, die Schwierigkeiten, welche einer Beschlussfassung entgegenstehen. Um alle Mitglieder genau mit den Vorschlägen der technischen Kommission vertraut zu machen, befürwortet man eine Vervielfältigung der eingesandten Vorlage, um jedes Mitglied in den Stand zu setzen sich bis zum nächsten Montag mit der wichtigen Angelegenheit beschäftigen zu können. Die den Mitgliedern zur Verfügung gestellten Exemplare liegen in der Buch- und Seekartenhandlung von Eckardt & Messtorff zur freien Benutzung und Mitnahme aus.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 27. Oktober. Als ausserordentliches Mitglied wird ein Herr in Vorschlag gebracht. Vom Seeschifferverein Weser liegt die Mittheilung vor, dass eine Veränderung im Vorstandspersonal, in Folge Versetzung des Herrn Kapt. Spillmann, der so lange als 1. Schriftführer fungirte, vorgenommen ist. Ferner wird vom Weserverein bemerkt, dass die von ihm aufgestellten und dem Verein Deutscher Seeschiffer zur Begutachtung eingesandten Vorschläge für eine anderweitige Vertheilung des Berge- oder Hilfslohnens, nach dem Vereinsbericht der „Hansa“ (No. 42) zu urtheilen, vom Hamburger Verein nicht im gemeinten Sinne aufgefasst seien. In ähnlicher Weise äussert sich der frühere Schriftführer des dortigen Vereins. Wegen Abwesenheit des Herrn Dr. Kämmerer, der die Zusage ertheilt hatte, in seiner Eigenschaft als Jurist den Verhandlungen des Themas der Besprechung über die Vertheilung des Hilfs- und Bergelohnes beizuwohnen, wenn endgültige Beschlüsse gefasst werden, wird auf Vorschlag des Vorsitzenden eine nochmalige eingehende Erörterung der wichtigen Angelegenheit ohne Beschlussfassung vorgenommen. Der Vorsitzende liest darauf die dem Verein mitgetheilte Stellungnahme des Vereins Hamburger Rheder zu den von der Technischen Kommission in Vorschlag gebrachten Aenderungen über die zweckmässige Vertheilung des Berge- und Hilfslohnens vor. Die hier zum

Ausdruck gebrachten Anschauungen vertreten die Ansicht, dass eine Vertheilung durch den Rheder resp. Schiffer zweckmässiger, als durch ein Strandamt oder im Auslande durch die Konsuln sei. Weil es in Folge der Grössenverhältnisse der modernen Dampfer nicht selten vorkomme, dass unter Umständen zu grosse Summen zur Vertheilung kommen, so schlägt der Verein Hamburger Rheder vor, die Antheile von Schiffer und Mannschaft nach der Höhe des Bergelohnes abzustufen, wobei jedoch hervorgehoben wird, dass die Antheile beim Schiffer den Betrag einer Jahresgage, bei der Mannschaft den Betrag von 5 Monatsbeuern nie übersteigen dürfen. Die in dieser Form vorgebrachten Abänderungsvorschläge entsprachen, besonders was die grösste zulässige Höhe des Berge-Antheils anbelangt, in keiner Weise den Ansichten der Mitglieder. — Der zweite Vorsitzende hält darauf einen längeren Vortrag, indem er die im Auslande üblichen Gesetzesvorschriften bezüglich dieses Thema's theils vorliest, theils aus eigener Erfahrung mittheilt. Darnach hält man in England Decks- und Maschinenmannschaften zu gleichem Antheil berechtigt, während das übrige Personal, wie Stewards, Köche, Arzt u. s. w. geringer bedacht wird. Die Dienste der sich besonders auszeichnenden Leute werden in Gestalt einer Prämie belohnt. Das in neuester Zeit zwischen Danemark, Schweden und Norwegen zu Stande gekommene Gesetz, unter den Namen „Nordisches Seerecht“ bekannt, schreibt bei etwaiger Vertheilung des Bergelohnes  $\frac{2}{3}$  dem Rheder,  $\frac{1}{3}$  dem Schiffer und  $\frac{1}{6}$  der übrigen Mannschaft zu, wenn die Bergung von einem Dampfer, jedoch  $\frac{1}{2}$  dem Rheder,  $\frac{1}{4}$  dem Schiffer und  $\frac{1}{4}$  der übrigen Mannschaft wenn das Bergungswerk von einem Segler unternommen ist. Nach diesem Vortrag macht Redner noch darauf aufmerksam, dass es lediglich im Belieben des Rheders liege einen Bergelohn von der Rhederei des etwaigen geretteten Schiffes zu beanspruchen, und dass nur in diesem Falle der Schiffer, sowie die Mannschaft ihr Antheilsrecht geltend machen können. Ebenfalls muss, so führt der Vortragende aus, zwischen Bergedienst und Schleppdienst ein Unterschied gemacht werden, da der Letztere natürlich geringer belohnt wird. An diese Ausführungen knüpft sich noch eine lebhafte Debatte, die bis zum Schluss der Sitzung dauert.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 21. Oktober. Die Versammlung, die nur mässig besucht war, fand unter Leitung des Vorsitzenden statt. An Eingängen lagen vor: Bericht des Vereins der Seesteuerleute an der Weser über die letzte dortige Versammlung; Zuschriften von Mitgliedern von Port Natal, Konstantinopel und Brunsbüttel, eine solche vom Seemannsverein hier; die Austrittserklärung eines Herrn. Hierauf wurde von 2 Herren eine Korkmatratze vorgelegt, welche neben werthvollen hygienischen Vortheilen, die dieselbe besitzen soll, zur Bergung von Menschenleben in Seegefahr eingerichtet ist. Die Anwesenden gelangten zu der Ansicht, dass hier zweifellos für die Schifffahrt Nützliches geschaffen sei; ein endgültiges Urtheil könne jedoch erst nach einem praktischen Versuche abgegeben werden. Sodann wurde eine von einem Kollegen, Herrn Lienau, II. Officier im Dienste der Hamburg-Amerika Linie, gemachte Erfindung vorgelegt, welche es ermöglicht, die Kurslage der beim Winde kreuzenden Segler bei Nebel oder unsichtigem Wetter sofort zu erkennen. Zu diesem Zwecke wird auf den Kompass eine Glassplatte gelegt, welche für die Windrichtung eingestellt wird und nun unmittelbar die Kurslage der beim Winde kreuzenden Segler nebst den von denselben mittelst Nebelhorns abzugebenden Signalen anzeigt. Nach einer nochmaligen Besprechung über die Vorschläge des Verwaltungsrathes zur Effektenversicherung des Vereins wurde eine Ersatzwahl zu dieser Körperschaft für 4 in See gegangene Mitglieder vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 27. Oktober 1897.

Ausfrachten sind unverändert. Heimfrachten sind im allgemeinen von allen Richtungen mehr anziehend. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Iredale“ Honolulu/San Francisco, S 2.50, Zucker.

„Brambletye“ Newcastle N. S. W./Westküste Süd-Amerika's 15/— 1/2 Gd.

„Krageroo“ Birkenhaed/Bahia 13/—, Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 15. Oktober 1897.

Die erhöhte Nachfrage nach Getreide, welche von dem Vereinigten Königreich und dem Kontinent kommt, hat hervorragend dazu beigetragen unsern Frachtenmarkt in Bezug auf mittelgrosse Boote nach Cork f. O., zu befestigen und wir sind in der Lage heute Frachten für Oktober-Boote zu 3s 9d und 3s 10 1/2 d, für November zu 3s 7 1/2 d und 3s 9d zu notiren; ferner einige Nachfrage für December und spätere Monate zu 3s 6d. Grosse Schiffe sind weniger erwünscht und Rheder scheinen willig Frachten zu 3s und 3s 1 1/2 d zu acceptiren mit einem Theil Häfen von 4 1/2 bis 6d weniger per Quatter. Berth-Frachten nach dem Ver. Königreich und dem Kontinent halten sich fortgesetzt zu den Ansprüchen der Rheder, für volle Ladungen nach ausgesuchten Häfen. Der Bedarf nach Booten für Baumwolle ist sehr mässig, vom Golf und den Atlantischen Häfen gegenwärtig gleich Null. Gute Dampfer bleiben für Beschäftigung auf Zeit zu 7s 3d und 7s 6d gesucht. Es herrscht einiger Begehr für Berth-Ladung nach China/Japan, jedoch gehen die Ansichten der Rheder und Verschiffer noch zu weit auseinander um ein promptes Geschäft zu ermöglichen. Die Frage nach Kisten-Oel durch Dampfer ist ziemlich mässig, und gegenwärtig lebhafter bei Segelschiffen. Geringe Nachfrage zeigt sich von den Golfhäfen für Bauholz ebenso wie für Bretter von den Provinzen. — Segel-Räume bleibt eine lebhafte Nachfrage, jedoch hält sich jedes Geschäft in Folge des beschränkten Angebots in enge gezogenen Grenzen. Raten bleiben fest und zeigen nach keiner Richtung eine besondere Aenderung.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maass- gut.
Liverpool, Dpfr.	17 1/2 d.	17/6	15/	15
London, Dpfr.	17 1/2 d.	17/6	15/	15
Glasgow, Dpfr.	17 1/2 d.	22/6	15/	15
Bristol	17 1/2 d.	20/	15/	17/6
Hull	17 1/2 d.	20/	15/	15
Leith	5d.	22/6	17/6	17/6
Newcastle	4 1/2 d.	17/6	17/6	15 a 17/6
Hamburg	70 s	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10c.	25 cts.	18 cts.	12a 16c.
Amsterdam	10c.	25 cts.	18 cts.	12a 16c.
Kopenhagen	4/3	25/	20/	25
Bordeaux	3/9	32 1/2 cents.	25c.	8 8.
Antwerpen	17 1/2 d.	22/6	17/6	17/6a 20
Bremen	60 s	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	17/6a 20/	22/6a 25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 30c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 3-16d. — Bremen 35c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y. Balt.	Direct. Continent. Shanghai. U. K.
Getreidop. Dpfr.	3/0a3/10 1/2 3/0a3/10 1/2 3/6a3/7 1/2 3/8a3/10 1/2	
Raff. Petrol. p. Segel	....	2/3a2/9 .... 25c.

	Hongkong.	Japan.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	....	....	....	....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19c.	19c.	21a 22c.

## Büchersaal.

**Schiffs-Taschenbuch.** Unentbehrlicher Begleiter im Schiffsdienst, von **Julius Bortfeldt**, Offizier im Norddeutschen Lloyd. Zweite Auflage. Verlag von **M. Heinsius Nachfolger**, Bremen.

Vor uns liegt ein alter Bekannter, nicht deshalb weil wir schon Gelegenheit hatten ihm in seiner ersten Auflage vor annähernd sechs Jahren Glück für die Zukunft zu wünschen, sondern weil das Schiffs-Taschenbuch, wie schon der Zusatz seines Titels besagt, „Unentbehrlicher Begleiter im Schiffsdienst“ wirklich zu diesem geworden ist. Durchblättert man das im Ding so oft benutzte und deshalb vertraute Buch in seiner zweiten uns vorliegenden Auflage, so findet man viele Neuerungen, Erweiterungen und Verbesserungen des Inhalts, der trotz seiner Mannigfaltigkeit nichts Ueberflüssiges enthält. Der Verfasser ist eben ein Seemann, der als solcher, wie in seiner ganzen Lebensweise, so auch hier durch verständliche und praktische Darlegung hervortritt. Wir unterlassen, unter der Voraussetzung, dass die meisten auf transoceanischen Dampfern beschäftigten Schiffsführer und Schiffsoffiziere — und für dieselben ist das Buch doch nur zusammengestellt — mit dem Inhalt der ersten Auflage vertraut sind, auf diesen noch besonders hinzuweisen und wollen deshalb nur die hinzugekommenen Neuerungen von einiger Bedeutung kurz erwähnen. An den Abschnitten, welche den Gebrauch des Raketen-Apparats zur Rettung Schiffbrüchiger, die Bezeichnung der Fahrwasser in verschiedenen Staaten, Fissignale für die Neufundland-Bucht, besondere Signale für den Suez-Kanal u. s. w. enthalten, soll nicht unterlassen bleiben, noch besonders auf den Auszug aus den Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See aufmerksam zu machen. Herr Bortfeldt hat sich wirklich alle Mühe gegeben dieses für alle Seeleute wichtigste Gesetz in anschaulicher und verständlicher Weise den Leser vor Augen zu führen. Nachdem eingehend die Lichtführung und Tagessignale aller nur denkbaren Schiffsgattungen besprochen sind, ist diesen Ausführungen noch eine Tabelle angefügt, die in bildlicher Darstellung das Vorhergesagte erläutert. Die Anhänger des Buches wird es noch interessieren, kurze Mittheilungen über die Nachtsignale und Scheinwerferfarben von Haupt-Dampferlinien im Inhalt einbegriffen zu sehen. Wir wollen zum Schluss nicht unterlassen dem Taschenbuch zu wünschen, dass es seine alten Freunde behalte und möglichst viele neue hinzu erwerbe. Der Preis des Buches beträgt wie bisher Mk.-2.50. —

C. S.

**Neue Motorboote.** Die Oberfischmeisterei in Stralsund bezog in diesen Tagen einen Inspektionskutter, der als Schwester-schiff des Motorkutters der Biologischen Station auf Helgoland von J. Junge in Wewelsfleth erbaut und von der Firma Carl Meissner mit der maschinellen Einrichtung versehen war. Carl Meissner hat ferner bei Johs. Thormählen & Co. in Elmshorn eine Lastbarkasse für die biesige Farbenfabrik Stelmann, Heesch & Co. in Bau und ein gedecktes Cajütboot mit grossem Laderaum zum Fracht- und Personenverkehr für die Liberian Cello Plantation Co. in Monrovia. Auch für Ostasien liegt hier zur Verladung mit nächstem Dampfer ein neues Motorboot im Hafen, welches diese Firma an die Herren D. Brandt & Co. in Singapore liefert für eine Plantage auf Borneo.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 45.

Hamburg, den 6. November.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Vom Berge- und Hülfslohn. — Die Petition der Titular-Navigationslehrer im Plenum des Abgeordnetenhauses. — Ursachen von Seeunfällen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Welche Anforderungen stellte man früher in der „guten alten Zeit“ an den Führer eines Handelsschiffes und welche jetzt? Diese Frage zu untersuchen und zu beantworten, wäre wohl von Interesse, insbesondere im Zusammenhang mit der jetzt allgemein verbreiteten, jedoch sehr irrthümlichen Ansicht, dass die wirklichen Seeleute auf dem Aussterbe-Etat stehen. Versteht man unter einem wirklichen Seemann allerdings nur Einen, der seine Beschäftigung und die Ausübung seiner Berufspflichten auf einem Segelschiff, das von Wind und Wetter abhängiger als ein Dampfer ist, versieht, so wird die Zahl dieser, welche auf das Anrecht Anspruch erheben dürften, nur eine sehr geringe sein. Die aber, welche berechtigt zu sein glauben nach diesem Grundsatz bei der Beurtheilung der Tüchtigkeit eines Seemannes zu verfahren, haben gewiss nur wenig Gelegenheit gehabt die Pflichten eines Dampferführers kennen zu lernen. Wir müssen an dieser Stelle davon absehen, eine eingehende Erörterung des angezogenen Themas vorzunehmen und wollen deshalb die aufreibende Lebensweise eines, einen kleinen Frachtdampfer führenden Schiffers unberücksichtigt lassen und nur einmal die Aufgaben des Führers eines modernen transoceanischen Passagierdampfers oberflächlich einer Betrachtung unterziehen. Seine vornehmste Pflicht wird es ja stets bleiben für eine gute Navigation des Schiffes zu sorgen, weil bei einer Vernachlässigung dieser

nicht nur Eigenthum von sehr grossem Werthe, sondern viele hoffnungsvolle Existenzen, Männer und Frauen, Kinder und Greise, ein Opfer des unersättlichen Meeres würden. Es ist aber nicht allein seine Pflicht, diese vielen Menschenleben ihrem Bestimmungsorte sicher zuzuführen, vielmehr kommt es darauf an, dass diese Beförderung eine schnelle ist, und, dass die Passagiere mit dem Bewusstsein das Schiff verlassen, eine den Verhältnissen entsprechende angenehme Zeit verlebt zu haben. Denn äussern die im Bestimmungsorte angelangten vom Schiffe scheidenden Passagiere eine entgegengesetzte Ansicht, so finden sich Sensation und Unfrieden gerne verbreitende Reporter schnell bereit, die Gefühle der Passagiere in mehr oder weniger verzerrter und veränderter Form ihrer Zeitung zu melden, die es dann an einer baldigen Veröffentlichung nicht fehlen lässt. Da aber die meisten Leute die in ihrer Zeitung gemeldeten Spektakel-Berichte mit Vorliebe und einem grossen Belagen lesen und an der Richtigkeit der veröffentlichten Notizen nicht zweifeln, so wird der Ruf des Schiffes und in weiterer Verfolgung der der Rhederei stark beeinträchtigt, wenn berichtet wird, dass die Passagiere des Dampfers X. Klagen laut werden liessen über die Behandlung, die ihnen an Bord zu Theil geworden. Gelangen derartige Nachrichten — und das thun sie in den meisten Fällen — in das Bureau des Rheders, so wird er sich zuerst an den Kapitän des Schiffes wenden und diesen dafür verantwortlich machen, einerlei, ob der Kapitän, der mitunter, be-



sonders wenn sich der gefürchtete Nobel während der Reise oft einstellt, sehr wenig Zeit hat, seine Aufmerksamkeit den Passagieren zuzuwenden und Einfluss auf die Bequemlichkeit der Reisenden auszuüben. Wiederholen sich solche Klagen, die auch nicht selten durch die Bediensteten der Passagiere in Scene gesetzt und einem sensationslüsternen Zeitungsschreiber übermittelt werden, öfter, so wird der Führer des Schiffes entweder gänzlich aus dem Dienste der Rhederei entlassen oder auf ein kleines Schiff versetzt.

Dass Versetzungen des Kapitäns von einem Passagier- auf einen Frachtdampfer auch aus anderen Gründen als den oben angeführten möglich sind, beweist folgender, den „Hambg. Nachr.“ mitgetheilte Vorfall: „Am Jubiläumstage der Königin Victoria (22. Juni) hatten alle im Hafen von Shanghai liegenden Schiffe geflaggt, eines ausgenommen: der französische Postdampfer „Caledonien“, Kapitän Blanc, nebenbei gesagt ein französischer Marine-Reserve-Offizier. Das Schiff lag im Strome gegenüber der französischen Niederlassung und es musste daher Jedermann auffallen, dass es keinen Flaggen-schmuck trug. Die englische Presse commentirte über den Vorfall, der zum Tagesgespräch wurde, sehr stark, und da man sich an den Agenten der Gesellschaft wandte mit der Anfrage, warum die „Caledonien“ nicht geflaggt habe, erhielt man als Antwort zurück, er habe den Kapitän ersucht über die Toppen zu flaggen, doch er weigerte sich dies zu thun. Die Sache muss an die grosse Glocke gebracht sein, denn mit letzter Post langte hier die Nachricht an, dass das Directorium der „Messageries Maritimes Co.“ den Kapitän Blanc des Kommandos der „Caledonien“ enthoben und ihn zum Führer eines Frachtdampfers ernannt habe, weil er nicht die rechte Person sei, um einen Passagierdampfer zu kommandiren. Der Schiffsführer ist einer der ältesten Kapitäne der Gesellschaft.“ Kapitän Blanc hat es gewiss nur dem Umstand zu verdanken, dass er einer der ältesten Kapitäne der französischen Rhederei ist, wenn seine Entlassung aus den Diensten der Gesellschaft nicht erfolgte.

Wir sehen also, dass man von dem Führer eines modernen Passagierdampfers heutzutage ausser der Kenntniss seiner Berufspflichten auch die der Courtoisie beansprucht und eine Nichtbefolgung — denn Unkenntniss wäre im gegebenen Falle nicht am Platze — zu ahnden weiss. Was in aller Welt hätte sich wohl in früheren Jahren eine Rhederei darum gekümmert, ob ihr Kapitän im Auslande bei festlichen Gelegenheiten das Schiff beflaggt? Wenn er nur schnelle Reisen machte und gute Frachten abschloss, so kümmerte sich ein Rheder blitzwenig um die politischen Ansichten seines Kapitäns. —

Heutzutage denkt man, wie uns der Vorfall des französischen Dampfers zeigt, anders. — Andere Zeiten, andere Sitten.

Die Tyne-Werften scheinen ein Monopol zum Bau grosser Schwimmdocks für sich in Anspruch zu nehmen. Wir erinnern an das mächtige, von der spanischen Marineverwaltung bestellte, und für Havana bestimmte Schwimmdock, welches sich noch auf seiner weiten Reise nach der cubanischen Hauptstadt befindet. Ein ähnliches Bauwerk und zu gleichem Zweck hat die spanische Regierung für den Hafen von Manila in Newcastle bestellt. Nun erfahren wir, dass unsere grösste deutsche Schiffbau-werft, die Actien-Gesellschaft „Vulcan“ in Stettin, ebenfalls einer Newcastler Firma, und zwar den Herren Swan & Hunter den Auftrag zum Bau eines Riesenschwimmdocks gegeben hat. Das Dock soll, wie der „Shipping Gazette“ aus Newcastle mitgetheilt wird, eine Hebefähigkeit von 15 000 Tons besitzen und der Stettiner Werft die erforderlichen Dienste beim Umbau der Norddeutschen Lloyd-Schnelldampfer leisten. Das Schwimmdock wird nach seiner Vollendung das grösste sein, welches jemals gebaut ist. Ueber den Ablieferungstermin sind noch keine bestimmten Beschlüsse gefasst.

Das Thema der Hülfschrauben bei Segelschiffen wird in englischen Fachkreisen in neuerer Zeit wiederholt erörtert und die Nützlichkeit einer Hülfs-schraube hervorgehoben. Das Resultat der Probe-fahrt der später leider verunglückten „Marie Rickmers“, welche damals von der Clyde nach dem Bristol-Kanal sechs Meilen Fahrt machte, wurde von eifrigen Befürwortern des Hülfschrauben-Sy-stems herangezogen; ob mit Glück, ist bei dem Aus-gang der späteren Reise wohl zu bezweifeln. Eine Nach-ahmung in der Konstruktion der „Marie Rickmers“ wäre bei günstigem Verlauf der Reise vielleicht nicht ausgeblieben, wenigstens behaupten in diesem Sinne englische Zeitungen, die ihren Lesern mit einer ganzen Serie von Artikeln, die sich mit dem in Rede stehenden Gegenstand beschäftigen, auf-warten. Besonders sind die Erbauer der auf der „Marie Rickmers“ errichteten Hülfsmaschine bemüht, für die abermalige Einführung eines derartigen Sy-stems Reclame zu machen. In diesem eifrigen Be-mühen haben sie sich auf ein ihnen unbekann-tes Gebiet gewagt, nämlich die Zweckmässigkeit der Hülfschraube nicht nur in Stille, sondern auch bei konträrem Wind befürwortet. Denn nach ihrer Meinung trage die Schraubenthätigkeit, wodurch also ausser den Segeln eine andere Kraft das Schiff vorwärts bewegt, dazu bei, dass das Schiff einen bis zwei Strich höher, als ohne Mitwirkung der Hülfsmaschine, anliegen könne. Diese Behauptung ist jedoch absolut unrichtig und lässt sich, wie auch

bereits von einem englischen Kapitän geschehen ist, sehr einfach widerlegen. Denn ein geschlepptes Segelschiff mit gesetzten an den Wind geblassten Segeln wird, wie jeder Seemann aus Erfahrung weiss, nie so hoch anliegen können, als wenn das Schiff auf die Segel allein angewiesen ist. Ebenso wird ein über Stag gegangenes Schiff, gleich nach dem Manöver, wenn also noch keine Fahrt im Schiffe ist, höher anliegen als nach eingetretener Fahrt.

Der in Hamburg oft genaunte und hier ausgewiesene Arbeiterführer und Agitator Tom Mann macht wieder von sich reden. Die strikenden Maschinenbauer haben ihren Apostel nach den Vereinigten Staaten gesandt, um Geld, welches jetzt so nothwendig ist, wenn der Strike noch länger aufrecht erhalten bleiben soll, aufzutreiben. — Ob die an Mann's Reise geknüpften Hoffnungen erfüllt werden, bleibt vorläufig dahingestellt, jedenfalls hat der redegewandte Mann es bereits verstanden, die anfängliche ihn kühl empfangende Stimmung in eine für den Zweck seiner Reise sehr günstige umzuwandeln. In englischen Gewerkvereinen ist man sehr auf die weiteren Schritte, die Tom Mann unternimmt, gespannt.

Ein bürgerchaftlicher Ausschuss ist in Hamburg niedergesetzt zur Prüfung der Frage, ob sich in Anbetracht der Ueberfüllung der Hamburgischen Häfen mit oberelbischen Kähnen die Einführung einer Hafenabgabe für diese empfiehlt. Unter den genannten Kähnen sind erstens Fahrzeuge zu verstehen, die eine Verbindung zwischen Schiff und Land im hamburgischen Hafen ausführen, ferner sog. Lagerkähne. Die Zahl der letztern hat sich bedeutend vermehrt. Einige sind dauernd für Lagerzwecke bestimmt, andere dienen dazu zeitweilig, indem sie mit der angebrachten Ladung vor ihrer Entlöschung oder mit der vom Seeschiff eingenommenen vor ihrer Versiegelung etliche Wochen und Monate hier liegen. Zwischen beiden wird bei der Erhebung einer Abgabe kein Unterschied zu machen sein; dagegen dürften leere Kähne besser befreit bleiben, da es besonders im Winter erwünscht ist, reichlich leere Räume hier zu haben, die bei Wiedereröffnung der Schifffahrt sofort zu Verfügung steht. Für eine allgemeine Belastung der Flussschifffahrt durch Hafenabgaben hat sich im Ausschuss keine Stimme erhoben, da man diesen für Hamburg wichtigen Erwerbszweig nicht zu erschweren wünschte. Man entschloss sich, nachdem das Für und Wider reichlich von allen Seiten erwogen, folgenden Antrag an den Senat zu stellen: „Die Bürgerschaft ersucht den Senat, ihr eine Vorlage zugehen zu lassen, nach welcher Oberländer Kähne, welche während eines ununterbrochenen Zeitraumes von

mehr als einem Monat mit Ladung sich im Hafen aufgehalten haben, für jeden folgenden angefangenen Monat eine Abgabe von 3  $\mathcal{M}$  auf 1000 Centner gemessener Tragfähigkeit zu bezahlen haben, und nach welcher ferner Oberländer Kähne, welche, abgesehen von ihrer Zureise und Ausreise, Transporte im Hamburger Gebiet besorgen, eine Abgabe von 6  $\mathcal{M}$  per Monat auf 1000 Centner gemessener Tragfähigkeit zu bezahlen haben.“

## Vom Berge- und Hilfslohn.

Von R. Landerer.

### I.

„Dass die Gemüther der meisten Menschen, nicht sowohl Elenden mit ihrer eigenen Gefahr Hilfe zu leisten, als vielmehr das Unglück anderer zu ihrem Vortheile anzuwenden, geneigt seyn, davon enthält die Gewohnheit, dem Gewinnste nachzutrachten, welchen Schiffbrüche zuwege bringen können, den untrüglichen Beweis.“

Mit diesen Worten, die einem von christlicher Nächstenliebe erfüllten Kanzelredner alle Ehre machen würden, beginnt der Herr Syndikus Jakob Schuback aus der Kaiserlichen freyen Reichsstadt Hamburg sein um die Mitte des vorigen Jahrhunderts erschienenenes und Einer Hochansehnlichen Deputation des Hamburger Commerci gewidmetes Werk vom Rechte des Strandes. Anderthalb Jahrhundert sind seitdem verflossen, Manches ist besser geworden auf dem Gebiete des Strandrechtes, aber noch heute sind wir nicht auf jenen erhabenen Standpunkt christlicher Uneigennützigkeit gelangt, der uns gebietet, Mühe und Arbeit, Sorge und Gefahr auf uns zu laden, um anderer Leute Gut zu retten und uns selbst mit dem Bewusstsein eine edle That vollbracht zu haben, zu begnügen.

Wenn die Herren, die früher gelehrte Bücher geschrieben, sich die Mühe gegeben hätten, selbst einmal, nur so der Wissenschaft halber, eine Bergung mitzumachen, so würden sie vielleicht menschlicher, praktischer über dergleichen Dinge geurtheilt haben, wie wir es heute thun. So aber sahen sie nur die schreienden Auswüchse der damaligen Zustände und in ihrem an sich löblichen Eifer, diese Missbräuche zu beseitigen, machten sie es, wie es den Gelehrten von heutzutage zuweilen auch noch gehen soll, sie schütteten das Kind mit dem Bade aus. Sie verlangten, dass die Berger aus reiner Nächstenliebe ihr Leben aufs Spiel setzen sollten, nicht nur um es anderen Leuten zu retten, — Das gilt auch heute noch als eine That die mit Geld nicht zu belohnen ist, — sondern um anderer Leute Eigenthum der See zu entreissen und es dem Eigenthümer wiederzugeben.

Die im alten Strandrecht enthaltenen Härten und Ungerechtigkeiten haben gerechteren und menschlicheren Einrichtungen weichen müssen. Immer aber ist, und mit Recht, der Grundsatz

bestehen geblieben, dass für die Rettung von Hab und Gut aus Seenoth eine Vergütung durch das Gesetz den Rettern zugesprochen wird, die sich nicht nur als ein der aufgewandten Mühe entsprechender Lohn charakterisirt, sondern so reichlich bemessen ist, dass sie zugleich ein Aequivalent für die bei der Bergung seitens der Berger ausgestandene Gefahr bildet. Dadurch unterscheidet sich der Berge- und Hilfslohn von der Vergütung für andere geleistete Dienste und in dem bei der Bemessung der erstern weiter nicht allein die aufgewandte Mühe und ausgestandene Gefahr in Anschlag gebracht werden, sondern auch der Werth des geborgenen oder der Gefahr entrückten Objectes in Betracht gezogen wird, ist gleichzeitig ein mächtiges Gegenmittel gegen den menschlichen Egoismus geschaffen, der unbekümmert um die Gefahr, in welcher das Eigenthum Anderer schwebt, nur den eigenen Vortheil verfolgt.

Das moderne Recht bewegt sich, indem es diese Grundsätze aufstellt, auf der goldenen Mittelstrasse zwischen Eigennutz und Pflicht gegen den Nächsten und wenn sich heutzutage in den betheiligten Kreisen eine lebhaftere, auf Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen abzielende Bewegung geltend macht, so richtet sie sich keineswegs gegen diese anerkannten und bewährten Grundsätze, sondern lediglich gegen die Art der Vertheilung des Berge- resp. Hilfslohnes unter die einzelnen bei der Bergung betheiligten Interessenten.

Die Abtheilungsnorm, welche die allerdings subsidiäre Bestimmung des Art. 751 des Handelsgesetzbuches aufstellt, entspricht den heutigen Verhältnissen, namentlich soweit es sich um ausgesprochene Hülfsleistungen in Seenoth (im Gegensatz zu Bergungen) handelt, keineswegs mehr. Dies wird allseitig zugegeben und es erklärt die Häufigkeit der auftretenden Abmachungen, die Schiffer und Mannschaft eine weit geringere Quote anzusprechen. Dass nach dieser Richtung hin auch vielfach des Guten zu viel gethan ist und Schiffer und Mannschaft auf jeden Anspruch durch Vertrag verzichten mussten, sei nur beiläufig erwähnt.

Betrachtet man die in neuester Zeit, da der Dampf den Verkehr zur See beherrscht, vorgekommenen Fälle von Hülfsleistung, so ergibt sich, dass neun Mal unter zehn ein Schleppen des beschädigten Schiffes über eine grössere oder kleinere Strecke, unter mehr oder weniger schwierigen, zuweilen auch ganz normalen Umständen die pièce de resistance der aufgewandten Hülfe gebildet hat. Das Ausbringen der Trossen mag mit oder ohne Gefahr für die dasselbe ausführenden Schiffsleute gewesen sein, das Schleppen selbst wird unter den meisten Umständen einen nicht unerheblichen Aufwand von Arbeit, Mühe und Aufpassung seitens der Mannschaft, eine Mehrbelastung an Verantwortlichkeit

des Führers des schleppenden Schiffes bedingt haben. Immer oder wenigstens in den meisten Fällen ist aber die Maschinenkraft des schleppenden Fahrzeuges der wichtigste Factor in der Hülfsleistung gewesen.

Dass diesem Umstande in der Vertheilung des Hilfslohnes Rechnung zu tragen sei, ist in der modernen Gesetzgebung bereits anerkannt worden. Das nordische Seerecht (mit geringen Abweichungen für alle drei skandinavischen Länder geltend), bestimmt, dass von Berge- und Hilfslohn zunächst der dem bergenden Schiff und seiner Ladung zugefügte Schaden in Abzug gebracht wird. Das Verbleibende ist dann zwischen Rheder, Schiffer und der übrigen Schiffsbesatzung zu vertheilen und zwar erhält bei einem Dampfschiff der Rheder zwei Drittel, der Schiffer ein Sechstel, während die übrige Mannschaft sich nach Verhältniss der Heuer in das letzte Sechstel theilt; bei einem Segelschiff erhält der Rheder dagegen nur die Hälfte und Schiffer und Besatzung je ein Viertel.

In dieser Bestimmung ist der Bedeutung, welche die Maschinenkraft des bergenden bzw. hülfsleistenden Schiffes für den Ausgang der Hülfsleistung nimmt, Rechnung getragen, freilich kaum in einer für die Verschiedenheit aller Fälle zutreffenden Weise. In dieser Sache wird man sich aber stets mit einem Ungefähr begnügen müssen. Dass Derjenige, der diese Hülfskraft zur Verfügung stellt, der Eigenthümer des Schiffes, befugt ist, eine entsprechende Entschädigung dafür zu verlangen, ist ein Gesichtspunkt, der sich nicht wohl bei Seite schieben lässt.

Durch den citirten Paragraph des nordischen Seerechts wird die Aufmerksamkeit aber auch noch auf einen andern wichtigen Punkt gelenkt, der in den Verhandlungen, die bis jetzt in den nautischen Kreisen über den Gegenstand gepflogen sind, gänzlich unbeachtet geblieben ist. Art. 751 des H. G. B. verpflichtet den Rheder zur Abtheilung der Hälfte des Berge- resp. Hilfslohns an Schiffer und Mannschaft. Die ihm verbleibende Hälfte begreift die Deckung der ihm erwachsenen Mehrkosten an Kohlen, Heuern sowie des Zinsverlustes, in sich und der Rheder ist nicht befugt vom gesamten Hilfslohn diese Kosten in Abzug zu bringen und danach erst die Vertheilung vorzunehmen. Dagegen steht ihm das Recht zu, die übrigen Interessenten zur Tragung der Aufwendungen heranzuziehen, die zur Erlangung des Bergelohnes erforderlich waren, als Processkosten etc. Aber auch für Erstattung eines etwaigen Schadens, den er an seinem Schiffe erlitten, darf er sich nicht an den auf Schiffer und Mannschaft entfallenden Antheil halten. Gegen dieses Risiko valedirt allein seine Hälfte des Bergelohns. Dieser Umstand verdient um so mehr Beachtung, als das Risiko durch die Versicherung



nur insoweit gedeckt ist, als der aus der Bergung entstandene Schaden, den auf den Rheder entfallenden Bergelohnsantheil übersteigt.

Die Bergung bzw. Hilfsleistung kann also unter Umständen dem Rheder des bergenden Schiffes nicht nur keinen Nutzen sondern direkten Schaden bringen, indem er im Falle einer Havarie am eigenen Schiff die Kosten für Kohlen, Heuern etc. aus seiner eigenen Tasche zu tragen hat.

Die Bestimmung des nordischen Seerechtes, wonach von dem Berge- und Hilfslohn zunächst der dem Schiffe zugefügte Schaden in Abzug gebracht werden soll, hat daher volle Berechtigung, und wenn man bei der in Aussicht genommenen Abänderung des § 751 wieder auf eine feste Normierung der Antheile der einzelnen Interessentengruppen verfallen sollte, so wäre es durchaus wünschenswerth, eine ähnliche Bestimmung, wie sie das nordische Seerecht enthält, beigefügt zu sehen.

In dem kürzlich erschienenen Buche über „Bergung und Hilfsleistung in Seenoth“ von Burchard\*) erörtert der Verfasser in eingehender Weise die Nachteile der jetzigen Vertheilungsmethode gerade von diesem Gesichtspunkte aus. „Man wende nicht ein, dass es ja der Rheder in der Hand hat“, so schreibt Burchard, „durch Vertrag mit dem Schiffer und den übrigen zur Besatzung gehörenden Personen, also in der Regel bei Abschluss des Dienstvertrages mit dem Schiffer und des Heuervertrages mit den übrigen Personen, eine andere ihm vortheilhaftere Art der Betheiligung zu bedingen oder jede Betheiligung auszuschliessen. Das Gesetz soll in seinen dispositiven, der Abänderung durch Parteibelieben unterworfenen Bestimmungen solche Anordnungen treffen, die dem allgemeinen Rechtsgefühl und der Natur der Sache entsprechen und den Parteien überlassen, abweichende Bestimmungen, sofern sie die Grundlage des Vertragsverhältnisses bilden sollen, zu vereinbaren. Dass dies im vorliegenden Falle geschehen ist, kann nicht anerkannt werden.“ Man darf dem hinzufügen, dass es die Unzweckmässigkeit der angezogenen Abtheilungsnorm ist, die die Aufnahme abweichender Bestimmungen zur Regel gemacht hat, und als einmal der Weg beschritten war, so gerieth mancher Rheder in das andere Extrem: er schloss den Schiffer und die Mannschaft ganz von jeder Betheiligung am Bergelohn aus.

Freilich darf bei der Beurtheilung der Zweckmässigkeit der angezogenen Bestimmungen des H.-G.-B. Eines nicht ausser Acht gelassen werden, d. i. die Lage der Schifffahrtsverhältnisse z. Z. als das

Gesetz geschaffen wurde. Diese Verhältnisse sprechen mehr mit, als der Verfasser des erwähnten Buches annimmt. Die Bestimmung ist, wenn man es so sagen darf, aus dem Geist der alten Segelschiffahrt heraus verfasst. Bergungen und Hilfsleistungen auf hoher See waren damals ganz anders als heute; dass ein Segelschiff ein anderes schleppete, kam äusserst selten vor; das bergende Fahrzeug hatte überhaupt keine Veranlassung so nahe an das hilfessuchende Schiff heranzugehen, dass es Gefahr lief, Schaden zu nehmen, denn die Hilfe, die es diesem bringen konnte, bestand eben einzig und allein darin, ihm Mannschaft, vielleicht auch etwas Inventar und Proviant an Bord zu schicken, und Dies konnte in den meisten Fällen nur mit dem Boote geschehen. Bei Bergungen vom Strande aus mag es auch damals schon anders gewesen sein, aber diese kommen hier nicht in Betracht. Hilfsleistungen in Seenoth, wie wir sie heute kennen, wenn ein Dampfer einen andern, der manövrierunfähig geworden ist, schleppt, waren damals eine Seltenheit auf die man das Gesetz nicht zuschneiden konnte oder wollte. Es gab in den meisten Fällen nur Bergungen; Hilfsleistungen bestanden nur darin, dass man einen Theil der Mannschaft zum Ersatz für auf dem in Noth befindlichen Schiffe abgängig gewordene Kräfte zur Verfügung stellte.

Es liegt auf der Hand, dass bei derartigen Fällen die Leistungen der Personen vor denjenigen der Schiffe in den Vordergrund traten. Dasselbe ist auch heute noch bei der Hilfsleistung seitens der Segelschiffe der Fall und daraus erklärt sich auch die Stellung die das neue nordische Seerecht in dieser Beziehung gegenüber den Segelschiffen einnimmt. Auch heute noch trifft es bei den meisten eigentlichen Bergungen zu, dass die persönlichen Verdienste der Berger werthvoller sind als die Hilfe durch das Schiff und es wäre vielleicht in Erwägung zu ziehen, ob nicht besser die Abstufung der Quoten nach der Unterscheidung zu machen wäre, ob es sich um Berge- oder um Hilfslohn handelt, statt, wie es im nordischen Gesetz geschehen, danach, ob es sich um einen Dampfer oder um einen Segler handelt. Einen Nachtheil brächte diese Einrichtung allerdings mit sich. In allen Fällen wo sich die beiderseitigen Rheder über die zu leistende Vergütung einigen, ohne gerichtliche oder strandamtliche Entscheidung anzurufen, würde nun ein Streit zwischen Mannschaft und Rheder darüber entstehen, ob bei Bemessung der Antheile die Berge- oder die Hilfslohnquote als Grundlage genommen werden soll. Der Grundsatz, dass bei Bergungen höhere Antheile an Schiffer und Mannschaft ausgekehrt werden, als bei Hilfsleistungen, könnte aber immerhin dann aufgestellt werden, wenn der seitens seemännischer Kreise ausge-

\*) Bergung und Hilfsleistung in Seenoth von Dr. Johannes Leopold Burchard, Privatdozent an der Universität in Berlin. Verlag der Helwingschen Verlagsbuchhandlung in Hannover.

sprochene Wunsch, den auch die Technische Kommission für Seeschiffahrt befürwortet hat, verwirklicht würde, nämlich dass in allen Fällen die Theilung durch eine Behörde zu geschehen habe.

### Die Petition der Titular-Navigationslehrer im Plenum des Abgeordnetenhauses.

Nach der vielbefeindeten Vereinsgesetz-Vorlage kam am 23. Juli 1897 diese Petition zur Verhandlung. So warm auch einige Redner, so der Abgeord. Bachmann und der Abgeord. Dr. Hahn, der Direktor des Bundes der Landwirthe, für die Petition eintraten, das Resultat der Abstimmung war den Petenten nicht sehr günstig. Die Ursache, warum die Wünsche der Petenten keine allseitigere Unterstützung fanden, ist leicht einzusehen. Das Wohlwollen des Abgeordnetenhauses gegenüber den Navigationslehrern, wovon der Herr Graf Limburg-Stirum sprach, hatte sich auch darin bethätigt, dass das Haus die Resolution annahm, die Regierung möge die Schulen in Memel und Emden nicht eingehen lassen; das Herrenhaus schloss sich dieser Resolution später einstimmig an. Allgemein war man also damals der Ansicht, die Schulen und mit diesen die Lehrerstellen würden bestehen bleiben. Die Regierung konnte aber aus inneren Gründen der Resolution nicht Folge geben; die beiden Schulen wurden aufgehoben, wodurch die Aussichten der Petenten sich bedeutend ungünstiger gestalteten. Hätte das Abgeordnetenhaus damals diese Verschlechterung der Aufrückungsverhältnisse gekannt, hätte es gewusst, dass in einem Jahre sich die Dinge so ändern würden, dass auf nur 26 ordentl. Stellen 13 tit. Stellen kämen (1896) war das Verhältniss noch 20:12) und dass eine weitere ungünstige Entwicklung durch die Zunahme der tit. Stellen gewiss ist, zweifellos würde kräftigere und vielseitigere Bethätigung des Wohlwollens den Petenten gegenüber zum Ausdruck geworden sein. Um so sicherer war hierauf zu rechnen, als die vorgebrachten Wünsche sich auf eine durchaus konservative Maassnahme richten; sie wollen nichts Aussergewöhnliches, nichts Neues; im Gegentheil sie wollen nur, dass eine alte Einrichtung, die nichts Nachtheiliges im Gefolge hatte, niemals zu Klagen Anlass gab, sich vielmehr auf das Beste nach allen Richtungen hin bewährte, wieder Platz greifen möge, die Einrichtung nämlich, dass der Titular-Navigationslehrer aus der Laufbahn dieser Lehrer ausgemerzt werde, dass nur ordentliche Navigationslehrer an den Schulen wirken.

Die Verhandlungen im Abgeordnetenhaus hatten nachstehenden Verlauf. Berichterstatter Abgeordneter Graf zu Limburg-Stirum: Meine Herren, die von dem Herrn Präsidenten erwähnte Petition ist von einer Anzahl preussischer Titular-Navigationslehrer an uns ergangen. Sie wünschen vor allem, dass am 1. April d. J. sie alle als ordentliche Navigationslehrer angestellt werden und dann, dass die Vorbereitungszeit vom vollendeten 20. Lebensjahre ihnen als Dienstalter angerechnet werden möge. Sie werden sich erinnern, dass bei Berathung der Besoldungsvorlage wir gerade die Verhältnisse der Navigationslehrer mit grossem Wohlwollen behandelt haben, so mit Wohlwollen, dass wir über das Verlangen der Regierung hinaus ihnen noch zugelegt haben. Die Budgetkommission hat bei der Berathung die Anstellungsverhältnisse der Herren in einer ausgiebigen Weise mit Wohlwollen erörtert. Die Frage ist also erledigt und deshalb schlägt Ihnen die Kommission vor, die Petition durch die Beschlüsse zur Besoldungsvorlage für erledigt zu erklären.

Vizepräsident Dr. Krause (Königsberg): Das Wort hat der Abgeordnete Bachmann.

Abgeordneter Bachmann: Meine Herren, ich habe erst aus dem Vortrage des Herrn Berichterstatters erfahren, warum diese Petition für erledigt zu erklären sei; die Erledigung soll durch die Berathung über die Besoldungsvorlage erfolgt sein. Ich gebe nun allerdings zu, dass die Verhältnisse der Navigationslehrer sich durch die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses über die Besoldungsvorlage ganz erheblich gebessert haben; ich kann aber nicht anerkennen, dass das, was die Petenten wollen, durch die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses zu der Besoldungsvorlage als erreicht angesehen werden kann.

Ich habe bereits in früheren Jahren — ich habe mich immer der Navigationslehrer im Hause angenommen — darauf hingewiesen, dass die Navigationslehrer sehr spät zur Anstellung gelangen. Es ist namentlich der Uebelstand vorhanden, dass, während man in früheren Zeiten die Navigationsvorschullehrer lediglich aus der Zahl der Elementarlehrer entnahm, man jetzt zur Anstellung der Navigationsvorschullehrer fordert, dass die betreffenden Herren die volle Vorbereitung für die Anstellung als wirklichen Navigationslehrer haben. Dadurch wird herbeigeführt, dass die wirklichen Navigationslehrer, die nun aus den Navigationsvorschullehrern hervorgehen erst in späten Jahren als Navigationslehrer angestellt werden; vorher müssen sie sich mit dem noch immer sehr geringen Gehalt als Navigationsvorschullehrer, allerdings unter Führung des Titels „Navigationslehrer“ begnügen.

Dieser Uebelstand ist durch die Besoldungsvorlage und die Beschlüsse des Hauses nicht erledigt; es bleibt immer noch so, dass die Navigationslehrer in einer sehr späten Zeit, ich glaube mit dem 46., 47. Jahr als eigentliche Navigationslehrer angestellt werden —, dann beziehen sie allerdings das höhere Gehalt, welches wir ihnen zubilligt haben.

Ich meine, es dürfte wohl Anlass vorliegen, der Regierung die Petition zur Erwägung zu empfehlen und zwar dahin, ob nicht eine andere Organisation getroffen werden kann nach der Richtung hin, dass zwar ohne die jetzt dem Elementarlehrerstande zugehörigen Navigationsvorschullehrer zu schädigen, die Einrichtung getroffen werde, dass überhaupt der Unterschied zwischen Navigationsvorschullehrern und eigentlichen Navigationslehrern aufgehoben werde, weil doch für die Anstellung als Navigationsvorschullehrer jetzt dieselben Anforderungen gestellt, wie für die Anstellung als Navigationslehrer.

Ich bitte das Hohe Haus, die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.

Vizepräsident Dr. Krause (Königsberg): Der Abgeordnete Bachmann hat beantragt, die Petition der Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen. Ich bitte diejenigen Herren, welche den Antrag unterstützen wollen, sich zu erheben.

(Geschicht.)

Die Unterstützung reicht aus.

Das Wort hat der Abgeordnete Dr. Hahn.

Abgeordneter Dr. Hahn: Meine Herren, ich möchte ein paar Worte für den Antrag des Herrn Vorredners sagen.

Die Petition kann meines Erachtens nicht als erledigt angesehen werden durch die Gehaltsaufbesserung der Navigationslehrer. Es handelt sich darum, die Titularnavigationslehrer als ordentliche Navigationslehrer anzustellen. Der Herr Vorredner hat mit Recht hervorgehoben, wie lange Jahre es dauert, bis die definitive Anstellung als Navigationslehrer erfolgt. Es kann nicht als im Interesse der Navigationsschulen liegend erachtet werden, dass diese Anstellung so spät erfolgt; sie erfolgt thatsächlich, wie der Herr Vorredner sagte in den 40er Jahren. Die Gehaltsbezüge dieser Titularnavigationslehrer sind dabei so gering bemessen, dass sie ihrem Stande, ihrer Vorbildung gemäss und gemäss dem gleichen Ranggrade mit anderen Beamten ihrer Rangklasse nicht auftreten können. Dies wird um so mehr beschwerlich gefunden, als die Navigationslehrer und -Vorschullehrer in den nichtpreussischen

Bundesstaaten, in Hamburg, Bremen, Mecklenburg, Oldenburg, erheblich besser gestellt sind, so dass bei den Navigationsschullehrern Preussens bereits der Wunsch rege geworden ist, man möge das ganze Navigationsschulwesen auf das Reich übernehmen. Wir haben alle Veranlassung, unsere Navigationsschullehrer ebenso gut zu stellen wie die kleinen seefahrtstreibenden deutschen Staaten, schon deshalb, um ein möglichst gutes Material zu bekommen. Es herrscht heute der Gebrauch, dass man die besten Elemente des Seemannsstandes zum Navigationslehrerberuf heranruft; wo aber die Dampfergesellschaften ihren Kapitänen sehr erhebliche Saläre bezahlen, die aus demselben Stande hervorgegangen sind wie diese Navigationslehrer, da ist es doch angebracht, diese Ungleichheiten etwas zu mildern und es nicht dahin kommen zu lassen, dass auf der einen Seite die Kapitäne der grossen Dampfergesellschaften 10–20 000 Mark Gehalt bekommen und auf der anderen Seite die diesen Kapitänen an Bildung und Leistungsfähigkeit völlig gleichstehenden Navigationslehrer mit einem Gehalt bedacht werden, das vielleicht nur den 5. oder 6. Theil von jenem Gehalt beträgt. Im Interesse der Gewinnung möglichst geeigneter Kräfte für den Navigationslehrerberuf möchte ich die Königliche Staatsregierung bitten, sich dem Wunsch des Herrn Vorredners anschliessen zu wollen und die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung zu überweisen.

Vizepräsident Dr. Krause (Königsberg): Das Wort ist nicht verlangt; ich schliesse der Besprechung. Das Schlusswort hat der Berichterstatter.

Berichterstatter Abgeordneter Graf zu Limburg-Stirum: Gegenüber den letzten Ausführungen habe ich noch darzulegen, inwiefern die Petition durch die Beschlüsse zur Besoldungsvorlage erledigt ist. Bei der Gelegenheit haben wir auch die Anstellungsverhältnisse der Titularlehrer sehr ausgiebig erörtert. Wir haben geprüft, wie lange die Herren zu warten haben auf ihre definitive Anstellung, und nach diesen gesammelten Erwägungen haben wir dann vorgenommen. Die ganze Frage ist ausgiebig bei uns erörtert worden, denn, meine Herren, es ist doch ganz klar, dass, wenn Sie den Wünschen der Herren Rechnung tragen wollen, so müssen Sie mehr etatsmässige Stellen schaffen. Die Petenten hatten ausgeführt, dass durch Herabsetzung der Unterrichtsstunden auf das normale Maass an den Gymnasien Stellen genug frei würden und da wir das auch miterwogen haben, wieviele Stellen sowohl für etatsmässige Navigationslehrer als auch für Titularnavigationslehrer sein sollen, so haben wir die Sache bei der Besoldungsvorlage vollkommen erschöpft. Und in diesem Sinne ist der Beschluss der Budgetkommission ein korrekter, den ich Ihnen zur Annahme empfehle.

Vizepräsident Dr. Krause (Königsberg): Wir kommen zur Abstimmung. Es liegen vor die Anträge des Abgeordneten Bachmann und der Budgetkommission. Ich bitte, dass zunächst diejenigen Herren sich erheben, welche dem Antrage des Abgeordneten Bachmann gemäss die Petition der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung überweisen wollen.

(Geschicht.)

Der Antrag ist abgelehnt. Ich stelle nunmehr fest, da ein Widerspruch nicht erhoben ist, dass der Antrag der Budgetkommission vom Hause zum Beschluss erhoben ist.

## Ursachen von Seeunfällen.

Niemand wird geneigt sein die Behauptung, dass die Grösse der Dampfer und Segler in steter Zunahme während der letzten Jahre begriffen ist, in Frage zu stellen, ebensowenig ist Jemand im Stande im Voraus zu sagen, wie lange noch die Tendenz, den Schiffen immer grössere Dimensionen zu verleihen, aufrecht erhalten werden soll. Betrachten wir die vor den Seeämtern resp. Seegerichten verschiedener Länder

verhandelten Fälle über Seeunfälle, so findet man, dass die auf diese Weise verunglückten Schiffe nicht selten, beträchtliche Grössenverhältnisse aufweisen. Man wird deshalb in Versuchung geführt zu behaupten, dass die zunehmende Grösse der Schiffe mit den in letzter Zeit allzu häufigen Unglücksfällen in Zusammenhang gebracht werden kann. Es soll mit dieser Behauptung in keiner Weise den Bestrebungen der Rheder und Schiffbauer, Schiffe grossen Umfangs zu erwerben und herzustellen entgegen getreten werden, schon aus dem Grunde nicht weil zunehmende Grösse grössere Rentabilität erzeugt und das in den Riesenschiffen steckende Kapital verzinst werden muss. Die Absicht der nachstehenden Ausführungen soll nur darin bestehen den Schiffahrtstreibenden auf die zunehmenden und sich stetig vermehrenden Unglücksfälle aufmerksam zu machen und das Bestreben hervorrufen den Unglücksfällen, soviel es in unserer Macht liegt vorzubeugen.

Widmen wir zuerst unsere Aufmerksamkeit den Segelschiffen. Innerhalb dreier Jahre, bis zum 31. December 1896 haben nicht weniger als 57 eiserne oder stählerne Schiffe, die in Grossbritannien und Kanada gebaut und registriert waren, durch Verlust ihrer Masten Seeschaden erlitten. Die angeführten Fälle beziehen sich nur auf Schiffe, die von Lloyd's klassifiziert sind. Wir wollen annehmen dass diese Klassifizierungsgesellschaft nur guten Schiffen, aus bestem Material hergestellt, erste Klasse verleiht, dann falls eine Kritik über die Art der Klassifikation in der genannten Gesellschaft Aussicht auf Berechtigung hat, so wird sie es bei anderen zu gleichen Zwecken errichteten Gesellschaften ebenfalls haben. Betrachten wir kurz die vorher angeführten Seeunfälle.

Sieben Schiffe wurden nach ihrer Entmastung auf See verlassen, während sechs Andere, trotzdem sie einen Hafen erreichten kondemnirt sind. Die übrigen in Erwähnung Gezogenen erlitten durch Brechen und Fallen der Stangen oder Masten auf Deck grossen Schaden, sowohl am Schiff wie an der Ladung und vor allem Verlust an Menschenleben. Nach Angaben der Versicherer erreichte die ausbezahlte Entschädigungssumme die Höhe von 300,000 £. Schon aus diesem Grunde ist die Erwähnung der Angelegenheit nicht ohne Interesse. Betrachten wir nun das Alter der verunglückten Schiffe, so finden wir dass dieses beeinflussend auf ihre Entmastung gewirkt hat. Von den angeführten Unfällen fallen nur etwas über 2 % auf Schiffe im Alter von zwölf Jahren, dagegen 5½ % auf ältere Jahrgänge. Kommen wir weiter dazu die alten Schiffe in zwei Klassen zu theilen, so sehen wir, dass der Durchschnitt der über 25 Jahre alten Schiffe ein Drittel % besser, als der ihrer mittelalterlichen Schwestern ist. Wir wissen genau, dass Schiffsrümpfe, wenn beim Bau mit Sorgfalt vorgegangen ist, ihren Zweck viele Jahre erfüllen. — Betrachte man die ganz alten Schiffe, welche als altes Eisen verkauft werden; der Verkauf findet nicht statt weil der Schiffskörper schadhaft ist, sondern weil die Form und Grösse der Schiffe sich in einem Masse gegen die ihrer jüngsten und jüngsten Schwestern geändert, dass jeder Wettbewerb mit ihnen ausgeschlossen und unfruchtbar bleibt.

Wäre es also demnach unrichtig die gute Beschaffenheit des Schiffsrumpfes anzuzweifeln, so bleibt nur übrig die Güte des zu den Masten und ihrem Zubehör erforderlichen und gebrauchten Materials in Frage zu stellen. Wenn wir auch annehmen wollen, dass das zum Bau der Schiffe verwandte Material, bei der Herstellung des Schiffes absolut in guter Beschaffenheit war, so ist damit noch nicht gesagt, dass die damalige Beschaffenheit des Materials auch während einer späteren Besichtigung der sich jedes Schiff zwecks weiterer Classifizierung mehrmals im Laufe seines Lebens unterziehen muss, noch dieselbe geblieben.

Es hat sich im Gegentheil sehr häufig, gelegentlich einer Besichtigung des Schiffes im Drockendock herausgestellt, dass



der Schiffsrumpf an einzelnen Theilen Roststellen, Verhölungen oder andere Beschädigungen aufwies, und eine Erneuerung der betreffenden Platten zur Bedingung wurde. Weshalb hat man denn während einer solchen Besichtigung niemals den Masten und ihrem Zubehör, also in erster Linie den Wanten und Padunen seine Aufmerksamkeit geschenkt? Der Weg nach „oben“ ist allerdings beschwerlicher wie ein Spaziergang im Trockendock. Es wäre die Pflicht der Besichter eines Schiffes in ihrer Mitte einen tüchtigen Tackler zu führen, dem die Untersuchung der Masten zur Pflicht gemacht werde.

Nun zu den Dampfern. Wir sehen, dass Schiffe grossen Rauminhalts beständig den Flotten hervorragender Dampfergesellschaften einverleibt werden. Unter diesen Rhedereien legen viele besonderes Gewicht darauf, dass alle ihren Schiffspark vermehrenden Dampfer, mögen sie zur Fracht- oder Passagierfahrt ausersehen sein, das Doppelschraubensystem führen. Der Vorzug, den dieses System bietet ist ein bedeutender, deshalb veranlasst die grössere Sicherheit und Gefahrlösigkeit, durch welche derartige Schiffe ausgezeichnet sind, sehr viele Passagiere die Doppelschraubendampfer allen anderen Gattungen vorzuziehen.

Jedoch den Passagieren allein zum Gefallen würde das Doppelschraubensystem nicht so viele Anhänger finden, wären mit seiner Einführung nicht noch andere Vortheile verbunden. Wir wollen einzelne Fälle herausgreifen und an der Hand dieser dem Leser den Vortheil vor Augen führen. Ein nach Capstadt bestimmter Dampfer erlitt einen Unfall an einem seiner Cylinder. Beim Cap Ouessant theilte das Schiff, ohne seine Reise zu unterbrechen, der dort befindlichen Signalstation den Vorfall mit und bat diese, die Nachricht seiner Rhederei zu übermitteln. Die Postsachen des Schiffes wurden trotz der reduzierten Fahrt noch zur kontraktmässigen Zeit im Bestimmungsorte gelandet, die Fracht und das Passagegeld ausbezahlt und die Heimath wieder erreicht. Während dessen hatte die Rhederei eine Maschinenfabrik beauftragt für die beschädigten Theile neue zu liefern. Auf diese Weise erlitt die Rhederei nicht den geringsten Zeitverlust und der Dampfer war im Stande seine nach dem Fahrplan vorgeschriebene Abfahrtszeit einzuhalten. Betrachten wir diesen Fall näher. Das Schiff wurde in Folge seiner zwei Maschinen nicht nur bewahrt, fremde Hilfe in Anspruch zu nehmen, sondern brachte seiner Rhederei denselben Verdienst ein, als wenn nichts passiert wäre, und hatte schliesslich noch den Vortheil im Heimathshafen die beschädigten Maschinentheile mit neuen brauchbaren ohne jeden Zeitverlust vertauschen zu können. Ferner existiren Fälle, wo an Bord eines Doppelschrauben-Passagierdampfers im Hafen von New-York der Bruch eines Schaftes entdeckt wird. Das Schiff unternimmt trotzdem die Reise nach der Heimath, in welcher dann später der Schaden reparirt wird. Der ökonomische Vortheil ist dabei ein grosser, denn die Herstellungskosten in den Staaten sind in Folge der dort bezahlten hohen Arbeitslöhne beträchtlich grösser als in Europa. Diese Beispiele genügen für Schnell- und Passagierdampfer. Wenden wir unsere Aufmerksamkeit nun den Frachtdampfern zu. Uns liegt der Fall vor, wo ein Doppelschrauben-Dampfer während des Herausfahrens aus dem Dock seine Schraube beschädigte, in Folge dessen wurde eine Maschine manövrierunfähig. Das Schiff nahm trotzdem seine schon für ihn bereitliegende Ladung ein, trat die Reise an, kehrte glücklich nach dem Heimathshafen zurück und setzte darauf die beschädigte Maschine wieder in Stand. Derartige Unglücksfälle, obgleich nicht vereinzelt und allen bekannt, schrecken trotzdem die Rheder nicht davon ab Einschraubendampfer zu bauen, die bei ähnlichem Anlass einer mehrtägigen, ja meistens mehrwöchentlichen Reparatur unterworfen gewesen wären. Erleidet nun einer der grossen Einschraubenfrachtdampfer auf hoher See den Zusammenbruch seiner Maschine, so ist er auf fremde Hilfe angewiesen, denn mit Hilfe der Segel, wie sie diese Schiffe führen

wäre eine selbstständige Rettung wohl sehr beschwerlich und nur unter den günstigsten Witterungsverhältnissen ausführbar. Da aber der Bergelohn nach dem Werte des geretteten Schiffes abgemessen wird, und also, weil die Schiffe von bedeutenden Grössenverhältnissen sind, nicht gering wird, so erleiden die Versicherungsgesellschaften durch Zallen des Bergelohnes grossen Schaden, während die Rhedereien Zeit verlieren, die bekanntlich dem Gelde gleichwerthig ist. Nun liegt hier eine Liste von 31 Einschraubendampfern vor, die einen Zusammenbruch ihrer Maschine, entweder durch Brechen des Schaftes oder der Schraube erlitten, vor; die sämmtlichen Unfälle ereigneten sich innerhalb sieben Wochen während des letzten stürmischen Frühjahres, 28 dieser verunglückten Schiffe waren gezwungen die Hilfe fremder Dampfer in Anspruch zu nehmen, den übrigen, kleiner in ihren Dimensionen, gelang es mit Hilfe ihrer Segel den nächsten Hafen zu erreichen. 16 Dampfer der ebenangeführten Zahl waren bei Lloyds classificirt, von diesen gehörten 7 in die Rubrik der geschleppten Schiffe; gebaut waren 3-1894, fernere 3-1896 und einer 1895. Lassen derartige Resultate bei solchen neuen Schiffen nicht den Wunsch rege werden, die Schrauben und Schäfte aus besserem Material zu verfertigen oder das Doppelschraubensystem überall einzuführen? Zu erreichen wäre das Letztere, wenn den neu gebauten Einschraubenschiffen schärfere Bedingungen von den Classifikationsgesellschaften auferlegt würden.

In einer bekannten Zeitschrift stellte Mr. Blechynden dar, dass das Gewicht der Maschinen eines Doppelschraubendampfers die dieselben Pferdekräfte enthaltende Maschine eines Einschraubenschiffes nicht übertriffe, sondern geringer sei. Jedoch nicht nur die verminderte Schwere der Doppelmaschine ist von Vortheil, sondern der Umstand, dass beim Ueberholen und Repariren einzelner Theile dieser Maschinen die dabei beanspruchte Arbeitskraft in Folge der kleineren Grössenverhältnisse dieser Theile eine geringere als bei Einschraubendampfern ist; in gleichem Verhältniss steht ihr Kostenpunkt. Der Unterschied im Herstellungspreise ist bei beiden Kategorien nicht bedeutend. Man rechnet, wenn die Gesamtbaukosten eines Einschraubendampfers 2 Millionen betragen,  $\frac{5}{100}$  mehr für ein Doppelschraubenschiff gleicher Grösse. Um den vielen in letzter Zeit berichteten Schraubenbrüchen erfolgreich entgegenzutreten zu können, schlägt Mr. Ginsburg eine „Minimal Lade Linie“ vor, da es sich herausgestellt, dass die meisten an der Schraube passirten Unfälle bei Schiffen in Ballast, deren halbe Schraube aus dem Wasser stand, zu verzeichnen war. Eine in diesem Sinne angezeigte Ladelinie liesse sich natürlich nicht gleichmässig für alle Schiffe bestimmen, sondern müsste bei jedem Schiffe festgesetzt werden und zwar nach Maassgabe der Grösse seiner Schraubenflügel. Ein derartiges Gesetz könnte dazu beitragen die Rheder zu veranlassen den Bau von Einschraubendampfern aufzugeben, wodurch den Assekuranz-Gesellschaften grosse Geldausgaben erspart blieben, die Rheder keinen Zeitverlust zu beklagen hätten und die Passagiere sicher ihren Bestimmungsort zugeführt würden.

## Vermischtes.

**Marine-Schiffbau.** Der „Germania“-Werft in Kiel ist der Zuschlag für den Bau des erstklassigen Hochseepanzereschlachtschiffes „Ersatz König Wilhelm“ erteilt worden. Es hatten sich, ausser der genannten Werft noch vier andere Privatwerften um den Neubau beworben, nämlich Blohm & Voss in Hamburg, Schichau in Danzig, „Vulkan“ in Stettin und „Weser“ in Bremen. Das neue Schiff wird derselben Klasse angehören wie die beiden bereits im Bau befindlichen Panzerschiffe „Kaiser Friedrich III.“ und „Kaiser Wilhelm II.“ und wird auch in Grösse und Ganzen nach denselben Plänen gebaut werden. Die „Germania“-Werft ist durch den nun abgeschlossenen Kontrakt verpflichtet worden, den Bau so zu fö-

dern, dass das Schiff in 34 Monaten von jetzt ab klar zur Vornahme der Probefahrten ist. Die Gesamtkosten dieses Panzerschiffs sind etatsmässig auf 14 120 000 Mk ohne Artillerie- und Torpedoausrüstung veranschlagt.

**Verbindung Hamburg—Gothenburg.** Wie nach fast allen Richtungen, so hat auch der Gütertausch auf dem Seewege zwischen Hamburg und dem skandinavischen Norden in den letzten Jahren in erfreulicher Weise einen bedeutenden Aufschwung genommen; was speciell den Verkehr zwischen Hamburg und Gothenburg betrifft, so wird dieser bekanntlich seit langen Jahren durch die Dampfschiffe des Svenska-Lloyd vermittelt, welche eine wöchentliche Verbindung zwischen Hamburg—Gothenburg und vice versa unterhalten. Nachdem es sich aber gezeigt hat, dass eine Expedition wöchentlich dem gewachsenen Verkehr nicht mehr genügt, hat sich der Lloyd vor einiger Zeit entschlossen, einen neuen Dampfer von 1050 Tons Schwergut in Bau zu geben, nach dessen Fertigstellung er in der Lage sein wird, durch regelmässige zweimal wöchentliche Expeditionen allen Anforderungen gerecht zu werden. Der Lloyd wird alsdann vier Dampfer in dieser Fahrt beschäftigen, die auch Passagieren jeden wünschenswerthen Comfort bieten und sich nicht allein durch schnelle Reisen auszeichnen, sondern auch mit besonders starken Maschinen ausgerüstet sind. Dieser Umstand befähigt die Boote, auch bei anhaltendem strengen Frost den Verkehr ungestört aufrecht zu erhalten und dadurch den Gütertransport nicht nur nach Gothenburg, sondern nach fast ganz Schweden als einzige, durch Eisbindernisse ungestörte Verbindung zu dienen. Inzwischen werden auch schon jetzt, wenn der Güterandrang es erfordert, Extradampfer eingelegt.

**Verkauf von Ländereien in Cuxhaven an die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.** In der Sitzung vom 7. Juli d. J. hat die Bürgerschaft dem Antrage des Senats vom 23. April d. J., dass unter den Bedingungen des am 2. März d. J. abgeschlossenen Vertrages die auf dem Vermessungsriess vom 18. Februar d. J. verzeichnete, 45480 qm. grosse Fläche Staatsgrund in Cuxhaven für M. 90000 an die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft verkauft, auch der Betrag von M. 26000 dem Staaterweiterungs- und Grunderwerbsfonds für die Herstellung einer Strasse zwischen der bezeichneten Fläche und dem Bahnhofplatz in Cuxhaven entnommen werde, nur unter der Bedingung ihre Mitgenehmigung erteilt, dass in den mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft geschlossenen Kaufvertrag eine Bestimmung aufgenommen werde, wodurch die Gesellschaft verpflichtet wird auf dem ihr verkauften Terrain nur für ihre Arbeiter und Angestellten bestimmte, höchstens Parterre und Obergeschoss hohe Einzelwohnhäuser mit Gartenanlagen zu errichten, sowie unter der fernerer Bedingung, dass den betreffenden Grundstücken eine die Bau- bzw. Nutzungsbeschränkung enthaltende Clausel im Hypothekenbuche beigelegt werde. Inzwischen hat die Gesellschaft den Ankauf der Ländereien unter den von der Bürgerschaft beantragten Bedingungen abgelehnt, auch bereits verschiedene in der Nähe belegene Grundstücke zu billigerem Preise und frei von beschränkenden Clauseln für ihre Zwecke gekauft. Unter diesen Umständen hat auf den Verkauf verzichtet werden müssen und erfüllt auch die Veranlassung zur Herstellung der mitbeantragten Verbindungsstrasse.

**Die grössten Dampfschiffslinien.** Es sind bereits drei Wochen seit der Veröffentlichung der nachstehenden Tabellen durch eine deutsche Zeitung vergangen; wir nahmen damals Abstand von einer Wiedergabe. Gegenwärtig jedoch, werden die vorhin erwähnten Ausführungen von englischen und besonders französischen Zeitungen in einer Weise, die eine wahrheitsgetreue Zusammenstellung in Frage stellt, in Angriff

genommen, deshalb holen wir das in diesem Falle Versäumte nach. Erwähnt mag noch werden, dass die heftigen Angriffe ausländischer Zeitungen auf den Umstand zurückzuführen sind, die Hamburg-Amerika-Linie, als die grösste Dampfschiffsgesellschaft der Welt zu erwähnen. Die englische Wochenschrift „Fairplay“ die sich im Allgemeinen beileissigt ein objektives Urtheil zu fällen, so weit andere maritime Nationen in Betracht kommen, hat ihr Prinzip auch im vorliegenden Falle aufrecht gehalten und eine Uebersetzung der deutschen Angaben, welche wir hiermit in ihrer ursprünglichen Angabe folgen lassen, veröffentlicht.

Gesellschaften	Zahl der Schiffe	Brutto-Tonnage	Netto-Tonnage
Hamburg-Amerika-Linie (Hamburg)	69	286,945	174,900
P. & O. Steam Navigation Co. (London)	60	283,140	164,836
Norddeutscher Lloyd (Bremen)	67	265,615	152,126
British India Steam Navigation Co. (London)	97	251,420	162,182
Messageries Maritimes (Marseille)	63	229,837	114,000
Navigazione Generale Italiana (Rom)	96	171,011	105,998
Comp. Generale Transatlantique (Paris)	64	166,701	72,113
Nippon Yusen Kaisha (Tokio)	68	161,698	101,383
T. Wilson, Sons & Co. (Hull)	82	150,703	103,405
Oesterreichischer Lloyd (Triest)	72	146,560	87,900
Pacific Steam Navigation & Co. (Liverpool)	41	128,336	70,774
Compagnia Transatlantica (Barcellona)	36	121,161	78,702
Canard Steamship Co. Limited (Liverpool)	27	119,471	65,011
Ismay, Imrie & Co. (White Star-Line) Liverpool	31	114,290	68,264
Hamburg-Südamerik. Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hamburg)	32	100,640	65,122
United Steamship Co. (Kopenhagen)	109	85,323	50,719
Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ (Bremen)	37	84,967	54,446
Russian Steam Nav. and Trading Co. (Odessa)	75	80,659	53,312
Union Steamship Company of New-Zealand (London)	52	65,239	39,371
Idarai Massouleh (Konstantinopel)	69	57,812	35,664
American-Line (New-York)	4	14,875	24,375
Irishwaddy Fleetia Co. Limited (Glasgow)	10	20,303	12,367

Am Auffallendsten sind ohne Frage die Fortschritte des Japaners; dessen grosse Dampferlinie den achten Rang unter den Rhedereifirmen einnimmt. Wie lange wird es dauern, dass das vor ca. 30 Jahren kaum dem Namen nach bekannte Volk Engländern und Deutschen Konkurrenz macht?

**Errichtung einer Fischereischule in Memel.** Die Errichtung der Fischereischule in Memel war Gegenstand der Berathung einer dort abgehaltenen Fischerversammlung. Der Plan für die Schule ist soweit ausgearbeitet, dass derselbe der Versammlung zur Prüfung und Billigung vorgelegt werden konnte. Es soll 1. fischereilicher Unterricht, 2. Unterricht in der Schiffsfahrtskunde erteilt werden, und zwar der erstere, wenn möglich, durch einen Volksschullehrer, letzterer durch einen Fachmann (Kapitän). Die finanzielle Grundlage sollen nicht allein Unterstützungen aus Vereinsmitteln, sondern auch ein zu erhebendes geringes Schulgeld (etwa 6 Mk pro Kursus) bilden. Die Lehrmittel, namentlich Präparate von Fischkörpern aller Art hat, wie die „D. F. Ztg.“ erfährt, Herr Professor Dr. Braun in lebenswürdiger Weise zugesagt, der auch das nachstehende Programm für den fischereilichen Unterricht ausgearbeitet hat: I. Kursus: Fischkunde. 1. Bau, Leben und Entwicklung der Fische im allgemeinen: a) das Aeusserere der Fische; b) die inneren Organe der Fische; c) Entwicklung der Fische;

2. die Nutzfische der Ostsee (naturgeschichtlich und volkswirtschaftlich); 3. der Nutzfische des Haffs. II. Kursus: Fischereiliches. 1. Die Lebensbedingungen der Fische; 2. früherer und jetziger Zustand der Fischerei; Ursachen des Rückganges in den Erträgen: Einfluss der intensiven Fischerei, des Wegfangens junger Fische, der Vernichtung der Fischbrut und der Vegetation durch Schleppnetze etc. 3. Maassnahmen der Behörden: Schonzeiten, Schonreviere, Festsetzung des Mindestmaasses der Fische der Maschenweite, Verbot bestimmter Fischereibetriebe. 4. Maassnahmen des Fischereivereins; Unterstützung der Behörden, Brutaustalten, Brutaussetzungen; Einführung rationeller Fangmethoden; Gründung von Fischereikassen, Beschaffung von Darlehen. Wissenschaftliche Untersuchungen. 5. Darlegung der Nothwendigkeit, dass die Fischer im eigenen Interesse Behörden und Vereine unterstützen. III. Kursus: Fischerei-Aufsicht und Fischerei-Gesetze. 1. Stellung, Obliegenheiten und Kompetenzen der Fischmeister, Oberfischmeister; Dienstfahrzeuge; königl. Regierung und Ministerium. 2. Die allgemeinen Bestimmungen des Fischerei-Gesetzes. 3. Besondere Bestimmungen und Verordnungen für Ostpreussen. IV. Kursus: Der Verkehr mit den Fischerei-Aufsichts-Beamten und den Behörden. Uebungen im Anfertigen von Eingaben, Petitionen und Beschwerden. Der Verkehr mit dem ostpreussischen Fischereiverein in Berlin, sowie mit dem deutschen Seefischereiverein in Hannover.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Die Kieler Firma Sartori & Berger macht uns die Mittheilung, dass in der Zeit vom 16. bis 31. Oktober 346 Segler und 247 Dampfer den Kaiser Wilhelm-Kanal nach beiden Richtungen passirt haben. An der Durchfahrt nahmen nach Flaggen geordnet 385 deutsche, 63 skandinavische, 24 niederländische, 14 englische und 7 russische Schiffe Theil.

**Bemannung der englischen Handelsflotte.** Das sowohl in unserer Zeitschrift, wie in den Zeitungen aller maritimen Länder oft besprochene Thema der Bemannungsfrage englischer Handelsschiffe ist mit erneutem Interesse der Gegenstand heftiger Debatten in der Ende vorigen Monats abgehaltenen Sitzung der englischen „shipmaster's society“ gewesen. Der von Fachleuten behandelte Gegenstand rief besonders, was die Abnahme englischer Seeleute und die Zunahme der Lascaren auf britischen Handelsschiffen betrifft, rege Theilnahme hervor und erzieltedem das Thema anregenden Redner ungetheilten Beifall. Sowie aber die Rede auf die Ursache, wodurch diese Zustände herbeigeführt und wie eine Aenderung hervorzurufen sei, kam, waren die Meinungsverschiedenheiten da. Es war den Mitgliedern anscheinend sehr schwer sich zu der Annahme Sir Dilk's zu entschliessen, nach welcher die Schuld zum grössten Theile in dem Benehmen und der Lebensweise der englischen Seeleute selbst zu suchen sei. Man neigte vielmehr zu der Ansicht, dass die Lascaren nur deshalb bevorzugt würden, weil ihre Arbeitskraft so viel geringer bezahlt werde, wesshalb es die Rhedereien vorzögen die Farbigen in grösserem Maassstabe zu beschäftigen. Die allbeliebte Subventionsfrage wurde auch erörtert und bemerkt, dass Deutschland und Frankreich ihren staatlichen Postdampferlinien bedeutend höhere Unterstützung, als Grossbritannien zu Theil werden lassen. — Jedenfalls haben die in der erwähnten Sitzung behandelten Fragen nicht nur die Aufmerksamkeit des seefahrenden Publikums sondern auch die englische Regierung in Anspruch genommen. Ein Beweis, für das Interesse mit dem Alles, was mit der Schifffahrt in Verbindung steht in England betrachtet wird.

**Schwimmende Desinfectionsanstalt.** Die amerikanische Regierung hat im Hafen von New-York eine schwimmende Desinfectionsanstalt errichtet. Sie befindet sich auf dem eigens zu diesem Zwecke erbauten Desinfectionsdampfer „James

Wadsworth“ und ist mit allen modernen Hilfsmitteln, die für den Zweck in Betracht kommen, ausgerüstet. Die Hauptaufgabe des Dampfers ist die Desinfection von Waaren und Kleidungsstücken, die aus verseuchten oder verdächtigen Gegenden im Hafen von New-York einlaufen. Bei dem grossen Schiffsverkehr ist natürlich New-York, namentlich durch seine vielen Verbindungen mit verseuchten Häfen, sehr leicht der Gefahr einer Einschleppung ausgesetzt. Aus diesem Grunde sind auch die Desinfectionseinrichtungen auf dem „James Wadsworth“ mustergiltig. Ebenso wie in allen anderen Desinfectionsanstalten, wird zur Vernichtung der Bakterien überhitzter Wasserdampf benutzt, jedoch nicht in der bisher angewendeten Weise, weil dadurch viel Zeit verloren geht, da die Sachen sehr lange dem Einfluss des Dampfes ausgesetzt werden mussten. Die Desinfection erfolgte bislang dadurch, dass man die Gegenstände in einen festverschliessbaren Raum brachte, und nachdem die Thüren dicht geschlossen waren, überhitzten Wasserdampf in den Raum einströmen und etwa 30 Minuten auf die zu desinfectirenden Gegenstände wirken liess. Diese lange Einwirkung des heissen Dampfes beschädigte die Waaren je nach ihrer Beschaffenheit mehr oder weniger; auch war es ein grosser Nachtheil, dass die desinfectirten Gegenstände vollständig durchweicht waren und erst getrocknet werden mussten. Die Desinfectionsanlage auf dem „James Wadsworth“ hat folgende einfache, sinnreiche Construction, wodurch alle die vorher erwähnten Uebelstände vermieden werden. An dem zur Aufnahme der Sachen bestimmten Raum sind eine Anzahl Dampfluftpumpen angebracht, welche in Thätigkeit gesetzt werden, nachdem die Thüren fest verschlossen sind. Dadurch wird die in dem Raum und zwischen den Waaren vorhandene Luft abgesaugt, resp. verdünnt, was nur etwa ein bis zwei Minuten dauert. Dann erst öffnet man das Dampfventil und lässt den überhitzten Dampf einströmen, der nun viel intensiver wirken und die Gegenstände durchdringen kann. Wie die Versuche ergeben, genügt schon eine Einwirkung von wenigen Minuten, um alle vorhandenen Krankheitskeime unbedingt sicher zu tödten. Nachdem der Dampf abgelassen ist, werden die Luftpumpen wieder in Thätigkeit gesetzt, gleichzeitig aber auch eine Verbindung des Dampfraumes mit der äusseren Luft hergestellt; es entsteht dann ein so starker Luftstrom, der die Sachen im Dampfraum durchzieht, dass sie nach etwa fünf Minuten vollständig trocken herausgenommen werden können.

## Kleine Mittheilungen.

Eine reguläre Dampferverbindung zwischen Genua, Neapel und New-York wird am 10. November durch die Prince Linie ins Leben gerufen. Nur erstklassige Dampfer sollen in der Fahrt beschäftigt werden.

Die Stettiner Schiffbauwerft „Oderwerke“ beabsichtigt ihren Aktionären eine Dividende von 5 % zu zahlen. Während des letzten Geschäftsjahres sind 16 Dampfer und ein Bagger sowie verschiedene neue Maschinen und Kessel gebaut. Die durchschnittliche Anzahl der beschäftigten Arbeiter betrug 821. Der Gesellschaft sind mehrere Bauaufträge, die im nächsten Frühjahr ihrer Vollendung entgegengehen, übertragen.

Die Flotte der La Valce Dampfschiffahrtsgesellschaft in Genua, wird ihren Schiffspark durch vier neue 7000 Tons Boote zu je 18 Seemeilen Geschwindigkeit vergrössern; ebenfalls sind von der italienischen „Navigazione-Generale-Italiana“ Bauaufträge an italienische Werften übertragen.

Die Schiffbaugesellschaft „Neptun“ in Rostock beabsichtigt ihr Betriebskapital um 422,000 M. zu erhöhen.



Der Erfinder der Dampfturbinenschiffe, C. A. Parson, will in Newcastle einen Torpedobootfänger bauen, der eine Fahrtgeschwindigkeit von 36—40 Meilen haben soll.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 1. November. Als Mitglieder aufgenommen sind die Herren Landrichter Schaps, Kapt. A. von Leuenfels D. „California“, Kapt. C. Albers D. „Slavonia“ und Kapt. W. Wichmann; zur Aufnahme vorgeschlagen ist ein Herr. Von der Kieler Farbenfabrik „Hansa“ lag ein Dankschreiben, für das, dem in voriger Sitzung eingesandten Prospekt der Fabrik, entgegengebrachte Interesse vor und zu gleicher Zeit die Mittheilung, dass in keiner Farbe Naphtha zur Verwendung komme. Der anwesende Ehrenpräsident des Vereins, Herr Dr. Antoine-Feill, referirt in längerem Vortrag über das auf der Tagesordnung stehende Thema, über die Vertheilung des Berge- und Hilfslohnes und schlägt, damit nicht durch unfruchtbare Auseinandersetzungen nutzlose Zeit verloren geht, den Mitgliedern vor die wichtige Angelegenheit durch Beantwortung dreier von ihm selbst zur Diskussion gestellter Fragen, zu erledigen. Die in Rede stehenden Fragen sind folgende: 1) Auf welche Weise ist Berge- und Hilfslohn zu berechnen und sollen die dem rettenden Schiffe durch die Bergung zugefügten Schäden vor der Feststellung der Quoten in Abzug gebracht werden oder nicht? Ferner, soll in der Berechnung des Bergelohns ein Unterschied gemacht werden je nachdem die Bergung von einem Dampfer oder Segler unternommen ist? 2) Wie ist die Vertheilung zu bewirken? 3) Wer hat diese Theilung zu beschaffen? Hierauf unterrichtet der Vortragende die Mitglieder an der Hand mehrerer ihm bekannter Urtheilsprüche in anderen Seestaaten über die Art der Berechnung und Vertheilung des Berge- und Hilfslohns in jenen Ländern. Danach erhält in Belgien der Rheder für sein Eigenthum 60%, für die Ladung 30%, der Schiffer und die Mannschaft je 5%; in Schweden die Rhederei  $\frac{2}{3}$  nach Abzug der etwa dem bergenden Schiffe zugestossenen Schäden,  $\frac{1}{2}$  ohne Abzug; in Russland  $\frac{2}{3}$  der Retter,  $\frac{1}{4}$  die Behörde am Lande und  $\frac{1}{4}$  der Leiter der Rettung; in England  $\frac{1}{2}$  der Rheder,  $\frac{1}{4}$  der Schiffer und  $\frac{1}{4}$  die übrige Besatzung; diese Vertheilung findet im letztgenannten Lande jedoch nur statt, wenn die veranschlagte Höhe des Bergelohnes nicht von einer Partei beanstandet wird, geschieht dieses, so ist es dem den Fall beurtheilenden Richter überlassen sowohl die Höhe, wie die Vertheilung des Berge- bzw. Hilfslohnes festzusetzen. An diese Ausführungen knüpft sich eine ausserordentlich lebhaftete Debatte, in der die zur Diskussion gestellten Fragen theils bekämpft, theils anerkannt werden. Der Vorschlag alle drei Fragen zu berathen und erst nachdem dies geschehen eine Beschlussfassung vorzunehmen, findet keinen Anklang, weil nach Ansicht der Majorität die erste Frage erledigt werden müsse ehe die beiden anderen in Berathung gezogen werden können. Nach längeren Auseinandersetzungen entschliesst man sich an der Hand der Vorschläge der Technischen Kommission die wichtige Sache weiter zu berathen. Der in Anlage A gestellte Vorschlag, wird abgelehnt. Der Wortlaut ist folgender:

Artikel 751 (§ 749). Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes unter Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines Jeden von der zuständigen Behörde nach freiem Ermessen vertheilt.

Nach Erledigung dieses Abschnittes, werden zwei fernere Fragen, die abermals eine Ablehnung seitens der Mitglieder erfahren, zur Abstimmung gestellt, nämlich:

1) Sollen beschränkte Vereinbarungen des Gesetzes zwischen Rheder und Besatzung zulässig sein?

2) Sollen überhaupt Vereinbarungen zwischen Rheder und Mannschaft über Vertheilung des Berge- und Hilfslohnes zulässig sein?

Wegen vorgeschrittener Zeit wird die weitere Berathung der Angelegenheit auf die nächste Sitzung vertagt.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 3. November. Als ausserordentliches Mitglied wurde ein Herr in den Verein aufgenommen. Eingegangen war ein Schreiben der Marine-Akademie, die für die vom Verein eingesandten Jahresberichte dankte, von der Kongress-Kommission der Seeleute lag eine Einladung zu dem am 15. d. M. in Hamburg stattfindenden Seemannskongress vor. — Der als juristischer Beistand des Vereins anwesende Dr. Kämmerer spricht, nachdem vom Vorsitzenden zuerst eine Beschlussfassung in der Vertheilung des Bergelohnes zweckmässig erscheint und dieser Vorschlag einstimmig angenommen ist, in einem längerem Vortrag seine vom juristischen Standpunkte gefassten Ansichten über das in Rede stehende Thema aus, und zieht zunächst die Vorschläge der Technischen Kommission an, die in zwei Anlagen gefasst sind und jedem Mitglied zur Einsicht vorliegen. Redner nimmt eine ablehnende Haltung dem Vorschläge gegenüber ein, welcher die Vertheilung des Berge- und Hilfslohns durch eine Behörde befürwortet, unter der im Heimatslande die Strandämter, im Auslande die Konsuln zu verstehen wären, welche Letzten kaum die geeigneten Personen zu dieser Vertheilung sein dürften; ebenfalls ist der Vortragende ein Gegner jeglicher Vereinbarungen zwischen Rheder und Besatzung, allerdings müssten, wenn jede Vereinbarung durch eine in diesem Sinne gefasste Klausel im Gesetze ausgeschlossen bleibt, die Quoten geringer, als bisher festgesetzt werden. — Von anderer Seite hebt man hervor, dass eine wichtige Frage nicht ausser Acht gelassen werden darf, nämlich ob die Vertheilung des Bergelohns nach Abzug der Unkosten, die bei einer Bergung das rettende Schiff erleidet, oder ohne diese vorzunehmen ist, denn nur unter Berücksichtigung dieses Faktors sei eine weitere fruchtbare Diskussion möglich. Dasselbe Mitglied ist deshalb der Ansicht, dass eine der ersten Fragen, deren Beantwortung von den Mitgliedern unternommen wird, die sein muss: Soll nach oder ohne Abzug der Schäden die Höhe der Quoten festgesetzt werden? Der Vorschlag eines Mitgliedes, man möge den Antrag der Hamburger Rheder, nach dem der Bergelohn beim Schiffer nicht die Höhe einer Jahresgage, bei der Mannschaft nicht die von 5 Monaten überschreiten dürfe, in dem Falle anerkennen, wenn die Berge- oder Hilfeleistung zwischen deutschen Schiffen in Sceno gesetzt wird, findet keinen Anklang. Die vom 2. Vorsitzenden in den Bereich der Diskussion gezogene Frage, ob die Vertheilung nach oder vor Abzug der Unkosten stattfinden soll, ruft eine weitere, ebenfalls sehr wichtige Frage auf, nämlich: Was ist im Allgemeinen unter Kosten und Schäden beim bergenden Schiffe zu verstehen? Ist es gerechtfertigt auch die etwaigen Unkosten, welche durch das spätere Eintreffen des Schiffes im Bestimmungshafen die Ladungsempfänger und Interessenten in Folge dieser Verspätung beanspruchen könnten, zu den dem Rheder des bergenden Schiffes erwachsenen Schäden hinzuzurechnen? An diese Frage knüpft sich eine längere Debatte, an der verschiedene Mitglieder regen Antheil nehmen. Die Mehrzahl der Mitglieder neigt zu der Ansicht, die Ladung bei der Veranschlagung der Unkosten ganz aus dem Spiele zu lassen. Nachdem noch längere Zeit diskutiert wurde: welche Mehrausgaben des Rheders als Schäden in Abzug gebracht werden sollen, beantragte ein Mitglied, die Vertheilung in der Art vorzunehmen, dass  $\frac{1}{3}$  von dem in diesem Sinne reducirten Bergelohn auf den Rheder,  $\frac{1}{4}$  auf den Schiffer und  $\frac{1}{4}$

auf die übrige Mannschaft in Berechnung komme. Der Vorschlag findet anfangs Zustimmung, wird jedoch bei genauerer Prüfung als eine zu hohe Forderung angesehen, der gegenüber die Rheder in Gestalt von Instructionen an ihre Kapitäne kein Schiff mehr zu bergen, entgegen treten würden. Eine darauf vom 2. Vorsitzenden eingebrachte Resolution, welche den nachstehenden Wortlaut hat, wird mit grosser Majorität angenommen.

„Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem anderen Schiffe gerettet oder geborgen, so empfängt der Rheder, der Schiffer und die übrige Besatzung einen Berge- bzw. Hülfslohn, welcher in der Art zur Vertheilung kommt, dass nach Abzug der Schäden am Schiff und der durch die Bergung bedingten Mehrkosten, der Rheder  $\frac{2}{3}$ , der Schiffer  $\frac{1}{3}$  und die übrige Besatzung  $\frac{1}{6}$  erhält. Als Kosten im Sinne dieser Bestimmung sind zu betrachten die Mehrausgaben an Heuer, Beköstigung, Kohlen und Material. Auf Berge- und Schleppdampfer finden diese Bestimmung keine Anwendung.“

Nach Annahme dieser Resolution beschäftigt man sich noch einige Zeit mit der Art der Untervertheilung, d. h. in welcher Weise und von wem die Vertheilung an die einzelnen Personen der Mannschaft geregelt werden solle. Man befürwortet im Allgemeinen die Vertheilung dem Kapitän, nach Rücksprache mit dem Rheder, nach Maassgabe der geleisteten Dienste eines Jeden zu überlassen, jedoch darauf Bedacht zu nehmen, dass ein Jeder der Mannschaft dabei seine Berücksichtigung finde. Zu einer Beschlussfassung in dieser Frage kommt es der vorgeschrittenen Zeit halber nicht. Der Vorsitzende theilt zum Schluss noch der Versammlung mit, dass am 27. November das Stiftungsfest des Vereins im Sierhagensen Restaurant gefeiert werde.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die Versammlung vom 28. Oktober, die nur mässig besucht war, fand, da der erste Vorsitzende eine Geschäftsreise unternehmen musste, unter Leitung des stellvertretenden Vorsitzenden statt. Nachdem das Protokoll vom vorigen Donnerstag verlesen und genehmigt worden war, wurden die Eingänge bekannt gemacht, es lagen vor: Bericht vom Verein der Seesteuerleute an der Weser über die letzte dortige Versammlung, Zuschriften von Mitgliedern aus Wladivostock, Gibraltar, Danzig, sowie die Austrittserklärung eines Herren. Hierauf war Herr Lienau, II. Offizier im Dienste der Hamburg-Amerika-Linie so freundlich, den Anwesenden seine Erfindung, betr. Glasplatte, auf welche schon in voriger Versammlung hingewiesen worden war, nochmals vorzuführen und klar zu legen, es machten sich zwar einige Widersprüche geltend, doch gelang es Herrn Lienau bald dieselben durch seine übersichtliche Erklärung zu widerlegen. Es ist zweifellos, dass diese Erfindung für die Seefahrer von praktischen Werth sein wird, was sich auch, wenn der Apparat mehr in Umlauf gesetzt ist, bald herausstellen dürfte. Nachdem nun noch der Vorsitzende Herrn Lienau für seine Erklärung im Namen der Mitglieder seinen Dank aussprach, wurde die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 3. November 1897.

Unsere letzten Berichten ist Nichts von Bedeutung hinzuzufügen und geben wir nur nachstehend einige Abschlüsse:

„Hebe“ Cardiff/Iquique 14/—, Kohlen.

„Kathinka“ Tees/Capetown 21/3, „

„Dundee“ Portland/U. K. H. A. D. 37/6 % 1/3. Nov.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 22. Oktober 1897.

Die lebhafteste Nachfrage nach Getreide, welche Ende der verflossenen Woche vorgeherrscht ist andauernd. Der letzthin erwähnte durch Rheder hervorgerufene Bedarf nach Theilladung für Hafer hat in einer Anzahl von Abschlüssen Nahrung gefunden, jedoch sind andere Geschäfte unter dieser Einschränkung unvorthellhaft abgeschlossen, denn verschiedene Häfen die Hafer in grossen Mengen beanspruchten, konnten nicht in seinen Besitz gelangen. Der Bedarf nach prompten Booten für Oktober-Ladung ist sehr dringend geworden und Frachten für diese erreichten die Höhe von 4s; für Anfang November 3s 6d werden gesichert, für spätere Zeit sind wir im Stande 3s 7 $\frac{1}{2}$ d und 3s 6d zu notiren. Grosse Schiffe behaupten 2s 10 $\frac{1}{2}$ d und 3s für ausgesuchte Häfen, für französische Häfen und Hamburg 1 $\frac{1}{2}$ d extra, Abschlüsse, die auf dieser Basis gemacht sind bedingen gewöhnlich einen Theil Hafer-Ladung zu 4 $\frac{1}{2}$ d per Quarter unter der Rate für Getreideladungen. Es hat den Anschein als ob die Nachfrage sich für einen Moment selbst verzehrt und dass für die nächsten wenigen Tage ein sehr viel geringerer Markt zu erwarten ist. Berth-Frachten halten sich sehr lebhaft, jedoch für das Vereinigte Königreich nicht ganz auf der Höhe, die für grosse Boote für dieses Geschäft gesichert scheint. Die Atlantischen Baumwolle Häfen zeigen einiges Interesse bei Booten, die für November laden. Kisten-Oel-Geschäft übt auf die Dampfer-Räume keinen Druck aus, der Bedarf nach Bauholz bleibt fortgesetzt ein leichter. — Das Geschäft in der Segelschiffsräume ist andauernd beschränkt in Folge der begrenzten Beschäftigung passender Schiffe. Raten bleiben konsequent fest und in einigen Fällen werden höhere Frachten behauptet, insbesondere für Kisten-Oel nach dem fernen Osten. Die Bauholz-Fahrt von dem Golf leidet unter dem dort herrschenden gelben Fieber, in Folge dessen ist das Geschäft sehr flau. Es herrscht einige Nachfrage nach Bauholz nach dem La Plata jedoch sind die Frachten nach dorthin nicht fest. Der Bedarf für Stückgut-Räume nach den Kolonien ist begrenzt. Berth-Räume für die nächste Zukunft sind gedeckt und Raten nach dieser Richtung sehr fest.

Wir notiren	Getreide.	Pro- visionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maas- gut.
Liverpool, Dpfr.	1 $\frac{1}{2}$ d.	17/6	15/	15/
London, Dpfr.	4 $\frac{1}{2}$ a4 $\frac{1}{2}$ d.	17/6	15/	15/
Glasgow, Dpfr.	4 $\frac{1}{2}$ d.	22/6	15/	15/
Bristol	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	17/6
Hull	5d.	20/	15/	15/
Leith	5d.	22/6	17/6	17/6
Newcastle	5d.	17/6	17/6	15/a17/6
Hamburg	70 s	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10c.	25 cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	10c.	25 cts.	18 cts.	12a16c.
Kopenhagen	4/6	25/	20/	25/
Bordeaux	3/9	32 $\frac{1}{2}$ cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	5d.	22/6	17/6	17/6a20/
Bremen	65 s	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	17/6a20/	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 5-32c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d. — Antwerpen 3-16d. — Bremen 35c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. S. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreidep. Dpfr.	3/9a3/10 $\frac{1}{2}$	3/9a3/10 $\frac{1}{2}$	3/6a3/7 $\frac{1}{2}$	3/9a3/10 $\frac{1}{2}$	...
Raff. Petrol. p. Segel	...	...	2/4 $\frac{1}{2}$ a3/	...	25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	...
Getreide per Dampfer	...	...	...	...	...
Raff. Petrol. per Segel	21c $\frac{1}{2}$ .	19c.	19 $\frac{1}{2}$ c.	...	22c.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messiorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messiorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Bellagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 46.

Hamburg, den 13. November.

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Vom Berge- und Hilfslohn. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts. — Die Fluss-Handelsschiffahrt und der Schiffbau in Russland. — Kapitän oder Schiffer? — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Elblootsen der verschiedenen Bruderschaften beschäftigen sich mit der Frage, wie die in der Gefolgschaft der freien Concurrenz einherziehenden Missstände aus der Welt zu schaffen sind. Es ist nicht zu viel behauptet, dass nach dem bestehenden Verhältniss reichlich 15 bis 20 Prozent des Einkommens der Lootsen in fremde Taschen wandert in Gestalt einer Vergütung, Trinkgelder etc. Der Missstand drückt das Lootsengewerbe schon lange und es hat bisher auch nicht an Versuchen gefehlt denselben zu beseitigen. Dass diese Versuche sich als fruchtlos erwiesen, hat seinen Grund darin, dass man die Forderungen gleich hoch schraubte. Man wollte Alles haben und erreichte gar nichts. Statt sich damit zu begnügen, die Outsiders nach der Reihe zu looten, verlangte man auch die Abschaffung der sog. Comptoirlootsen. Alle Schiffe sollten Turnuslootsen nehmen, und wo sich die Rheder Comptoirlootsen halten wollten und mussten, hätten sie doppelte Lootsengelder zahlen müssen. Dieser Wunsch war nicht zu erfüllen. Heute haben sich die Lootsen in ihrer Forderung etwas Einschränkung auferlegt und es steht zu hoffen, dass diesmal eine Einigung erzielt wird. Die Basis auf der man das jetzige Abkommen zu Stande zu bringen sucht, ist etwa folgende: die Comptoirlootsen sollen ihre Schiffe namhaft machen und dürfen dieselben nach wie vor bedienen. Schiffe

die nicht in regelmässiger Fahrt auf Hamburg kommen, sind stets nach der Reihe zu looten. Jeder Lootse, der diesem Abkommen beitrifft, muss sich verpflichten, beim Aufrücken zum Büschlootsen als solcher keine Stelle als Comptoirlootse anzunehmen, auch soll jeder Patentlootse, der der Vereinigung angehört eine gleiche Verpflichtung eingehen. Die letzte Bedingung scheint wohl nicht annehmbar, und es wäre zweckmässig dieselbe zu lassen.

Der schon oft an verschiedenen Stellen und von verschiedenen Seiten ausgesprochene Wunsch, Berlin in unmittelbare Verbindung mit der See durch einen Kanal zu bringen, hat vor einigen Tagen in einer Sitzung des Centralvereins für Fluss- und Canalschiffahrt eine annehmbarere Gestalt angenommen, wobei es nicht ausblieb, dass die Gemüther der dort Betheiligten lebhaft erregt wurden. Den meisten Anklang fand abermals das schon allerort bekannte Projekt eines Grossschiffahrtsweges zwischen Berlin und Stettin. Alle grösseren Städte, die durch das Zustandekommen eines derartigen Kanals mittel- oder unmittelbar interessirt sind, hatten Vertreter als Theilnehmer der Sitzung hingesandt. Es herrschte unter diesen, sich grösstentheils aus dem Kaufmannsstande rekrutirenden Herren, ziemlich übereinstimmend die Ansicht, dass durch Benutzung des Kanals, dem man einen lebhaften Verkehr prophezeite, grössere Hafenbauten in Berlin nothwendig werden. Man veranschlagte deren Kosten auf 15 Millionen



Mark, zweifelte aber an der Bewilligung dieser Summe seitens des Berliner Magistrates. Diese Befürchtung wurde jedoch durch einen Beamten der genannten Körperschaft beseitigt und man beschloss, die Sache des Grossschiffahrtweges Berlin-Stettin einer Kommission zu überweisen, der ausser den städtischen Behörden der interessirten Städte, Kaufleute, Industrielle sowie verschiedene Grundbesitzer beiwohnen werden.

Die Kaiserlichen Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See, zugleich internationalen Charakters, erwähnen im Art. 28 die verschiedenen Schallsignale für Fahrzeuge, welche einander ausichtig sind und heben im folgenden Artikel ausdrücklich hervor, „keine dieser (der im § 28 enthaltenen) Vorschriften soll ein Fahrzeug oder den Rheder, den Führer und die Mannschaft desselben von den Folgen einer Versäumniss im Gebrauche von Lichtern oder Signalen und im Halten eines gehörigen Ausgucks oder von den Folgen der Versäumniss anderer Vorsichtsmaassregeln befreien, welche durch die seemännische Praxis oder durch die besonderen Umstände des Falles geboten werden.“ Dass in einzelnen, besonders durch den Verkehr lebhaften Häfen, Lokal-Verordnungen bestehen, dürfte allgemein bekannt sein, jedoch wohl kaum, dass diese Sonderbestimmungen auf einem der verkehrreichsten Flüsse, nämlich der Themse, einen den internationalen Verordnungen zuwiderlaufenden Charakter tragen. Dies ist aber der Fall. Denn für die Führer und Lootsen der den Themsefluss benutzenden Dampfer besteht eine Verordnung, die erstens die im internationalen Gesetze verordneten Schallsignale, wie 1 bzw. 2 oder 3 kurze Töne der Dampfpeife bestätigt und ausser den erwähnten drei Signalen noch zu zwei anderen, nämlich zu vier kurzen Tönen, welches Signal die Manövrirunfähigkeit eines Dampfers anzeigt und zu einem langen Ton als Zeichen für ein aus dem Dock kommendes Schiff, gesetzlich verpflichtet. Gegen diese Bestimmungen, welche in den Artikeln 17 und 18 ihren Ausdruck finden, wäre in Anbetracht des ungeheuren Verkehrs auf der Themse nichts einzuwenden, folgte nicht noch eine fernere im Art. 19 ausgesprochene Verordnung, die hervorhebt, dass diese Signale nur zum Verständniss für Dampfer, jedoch niemals für Segler oder Boote in Anwendung komme. Zuwiderhandlungen werden bestraft. Die mit der Fassung dieses Gesetzparagraphen betraut gewesenen Personen waren wohl keine Seelente, da sie andernfalls einer solchen Bestimmung ihre Zustimmung hätten versagen müssen, ebenso wenig können die Gesetzgeber Fühlung mit seemännischen Kreisen gehabt haben, da gerade aus diesen schon

wiederholt Beschwerden, welche auf das Gefährliche der Verordnung hinwiesen, laut wurden. Alle Vorstellungen, die von Lootsen und Schiffsführern gleich nach Rechtsgültigkeit des Gesetzes beim englischen Handelsamt gemacht sind, blieben, wie gesagt, erfolglos und gewiss auch ferner in den Kreisen der maassgebenden Personen unberücksichtigt, wäre nicht ein Unglücksfall eingetreten, dem zwei Menschenleben in Folge strikter Ausführung des in Rede stehenden Gesetzes zum Opfer fielen. Der traurige Vorfall ist kurz folgender: Eine die Themse aufwärts kommende Dampfer nähert sich in gefahrdrohender Weise einem Ruderboot, der Lootse giebt diesem durch Rufe und Winke zu verstehen, nach welcher Richtung er abzuhalten gedenke. Die durch Mund und Hand natürlich in unzulänglicher Weise ausgeführten Signale werden von den Insassen des Bootes falsch aufgefasst und eine Kollision, der die Bootsleute zum Opfer fallen, herbeigeführt. — Weder den Lootsen noch den Führer des Dampfers treffen Vorwürfe, denn Beide haben den Lokal-Verordnungen entsprochen, jedoch wendet sich gegen die bei der Schaffung des Gesetzes behelflichen Personen und gegen die das Gesetz guthéissenden maassgebenden Persönlichkeiten eine berechtigte und gewiss nicht unverständliche Entrüstung.

Den strikenden Maschinenbauern Englands ist durch die Handlungsweise der ihnen verbündeten Kesselschmiede ein neuer und sehr beachtenswerther Gegner entstanden, nämlich eine Anzahl englischer Rheder. Der Beweggrund zu diesem Vorgehen gewisser Rheder und zu dem Anschluss an die Eigentümer der Schiffbauwerften wurde hervorgerufen durch das Benchmen der Kesselschmiede in Cardiff, deren Secretair als Bevollmächtigter der am Platze organisirten Kesselschmiede-Vereinigung dem Kapitän des Dampfers „Poland“, Eigenthum des Herrn Carlisle, in einer Weise entgegen trat, für die jede Bezeichnung fehlt. — Der erwähnte Dampfer langte Mitte vorigen Monats im Hafen von Cardiff an. Der erste Maschinist des Schiffes hatte seinen Kapitän unterrichtet, dass 84 Röhren zum Hülfskessel (donkey-boiler) erneuert werden müssen, die Auswechslung dieser mit den schadhaften und verbrauchten alten Röhren sollte auf See vorgenommen werden. Der Secretair des Kesselschmiede-Vereins in Cardiff erfuhr später, jedenfalls von einem der strikenden Kesselschmiede, die Ueberführung der neuen Röhren an Bord, was ihn veranlasste, den Kapitän der „Poland“ zu fragen, von wem die Auswechslung der Röhren vorzunehmen sei. Auf die Antwort des Schiffsführers, diese Arbeit werde sein Maschinenpersonal auf See ausführen, theilte ihm Mr. Fox mit, wenn er auf seinem Vorhaben

bestehen-bleibe, seien im Hafen von Cardiff sämtliche sonst von Kesselschmieden verrichteten Arbeiten von seinen Leuten auszuführen, denn es werde sich kein Kesselschmied dazu verstehen, weder auf der „Poland“ noch einem anderen, derselben Rhederei angehörigen Schiffe Arbeiten zu verrichten. Leider liess sich der Führer der „Poland“ durch diese Drohung in seinem vorher gefassten Entschlusse beeinflussen und sagte Mr. Fox zu, die in Rede stehende Arbeit sollte im Hafen von Cardiff von Kesselschmieden ausgeführt werden. Der Kapitän glaubte sich umsomehr zu dieser Taktik berechtigt, als er vorher gewahr geworden, wie andere Kesselschmiede von einem in unmittelbarer Nähe liegenden Schiffe seiner Rhederei von ihrer Arbeit durch Beauftragte des Sekretairs abgerufen wurden. Durch Veröffentlichung dieses Vorfalles haben die Strikenden, deren konsequentes Ausharren im Einstellen der Arbeit bei Manchem Bewunderung hervorrief, jede Sympathie auch in den ihnen nächststehenden Schichten der Bevölkerung verloren, und das mit Recht. Denn ein derartiges Eingreifen eines Gewerkezweiges in die Dispositionen eines Anderen ist unerhört und verdient rückhaltslose Verurtheilung.

## Vom Berge- und Hilfslohn.

Von R. Landerer.

### II.

Die Frage, ob es praktisch sei, die Antheile am Berge- und Hilfslohn für alle drei Interessentengruppen, Rheder, Schiffer und Mannschaft gesetzlich festzulegen, oder ob in jedem Falle die Theilung durch eine Behörde nach freiem Ermessen vorzunehmen sei, ist in nautischen Kreisen besonders lebhaft diskutirt worden. Den Missstand, der bei der unendlich grossen Verschiedenheit der Bergungsfälle in einer schablonenhaften Bemessung der Antheile naturgemäss liegen muss, empfindet begreiflicherweise der Seemann am lebhaftesten. Es ist danach kaum zu verwundern, dass seitens der Seeleute einer Vertheilung durch eine zuständige Behörde besonders warm das Wort geredet wurde. Auch die Technische Kommission für Seeschifffahrt hat diesen Gedanken aufgefasst und als für die Vertheilung zuständige Behörde das Strandamt bezeichnet, während das Reichsamt des Innern, soweit es sich um im Auslande zur Vertheilung gelangende Bergelöhne handelt, die Seemannsämtter (Konsulate) damit befasst zu sehen wünschte.

Sind die Unzuträglichkeiten, die auf einer Seite die schablonenmässige Abtheilung mit sich bringt, gross, so sind es andererseits die mit der Vertheilung nach freiem Ermessen verknüpften nicht min-

der. Vor Allem entspricht die ganz freie Bemessung der Antheile durch eine Behörde der deutschen Rechtsgepflogenheit nicht. Auch der Umstand, dass die gesamte Mannschaft zur Wahrung ihrer Interessen einen Vertreter bestellen müsste, würde eine stetige Quelle von Schwierigkeiten und Verschleppungen bilden. Man ist daher in vielen Schifffahrtsvereinen, die anfänglich sich lebhaft für die Idee der Feststellung der Antheile durch eine Behörde interessirten, nach reiflicher Ueberlegung anderen Sinnes geworden und wieder auf den Standpunkt der gesetzlichen Festlegung der Antheilsquoten zurückgekehrt.

Die Einschränkung oder gänzliche Aufhebung der Vertragsfreiheit ist eine Forderung, die im Zuge der Zeit liegt. Nirgends scheint uns der moderne Grundsatz, dass das Gesetz den wirtschaftlich Schwächeren schützen müsse, besser am Platze als im Falle von Bergungen. Das Gelingen einer Bergung ist doch in erster Linie von der Umsicht und Energie des die Operation Leitenden, dem Muth und der Gewandtheit Derjenigen abhängig, die sie ausführen. Wer diese Momente gering schätzt, der hat keinen Begriff davon, wie es in Wirklichkeit auf See und insbesondere bei Hülfeleistungen in Seenoth zugeht. Ein verkehrtes Manöver, eine falsche Schätzung oder ein Moment der Unachtsamkeit können dem bergenden Schiffe eine Havarie beibringen, die es ebenso hülfsbedürftig macht wie das hülfsuchende. Ein verkehrter Druck am Steuer oder ein Nachlassen in der Kraftaufwendung der mit Ausbringen der Trossen beschäftigten Mannschaft, kann ein Boot zum Kentern bringen und Opfer an Menschenleben zur Folge haben. Es ist nicht nur ein Gebot der Gerechtigkeit, sondern ebensosehr ein Akt der Klugheit, Denjenigen eine gute Belohnung in Aussicht zu stellen, und durch Gesetz zu sichern, von deren Umsicht, Geschicklichkeit und Muth der gute Erfolg in erster Linie abhängig ist.

Wir dürfen diese Forderung um so weniger bei Seite setzen, als sie in der Gesetzgebung der meisten Schifffahrtsstaaten Anerkennung gefunden hat. Nicht nur das bereits citirte nordische Recht schliesst die Vertragsfreiheit aus. Auch die Merchant Shipping Act 1894 bestimmt, dass Abmachungen die auf einen Verzicht der Mannschaft auf Bergelohn hinauslaufen, ungültig sind. Sowohl das englische, wie das englisch-amerikanische Recht haben diesen Grundsatz seit Langem anerkannt. Marvin schreibt in seinem 1858 erschienenen Werk „A treatise on the law of wreck and salvage“: Die Pflicht, den Unwissenden und Schwachen gegen den Starken und geistig Ueberlegenen (cunning) zu schützen, wie die Anforderungen der Klugheit erheischen, dass die vor der Hülfeleistung zwischen Rheder und Mannschaft des bergenden Schiffes getroffenen Ab-

machungen auf Theilung des Bergelohns für das Gericht nicht bindend sein sollen.

Bemerkenswerth ist auch die folgende Stelle aus einem Urtheil des englischen High court of Admiralty im Falle der „Louisa“. Die Rheder von drei zum Fischfang und zu Bergungszwecken ausgerüsteten Smacken hatten mit der Mannschaft bei der Verheuerung Vereinbarungen in Betreff der Theilung des Bergelohns getroffen. Der Richter erkannte diese Abmachungen als ungültig. „Soll ich“ so führte er etwa aus, „in dem Urtheil, das ich hier zu fällen habe, durch die Bestimmungen der Verträge gebunden sein, die zwischen den Rhedern und der Mannschaft abgeschlossen sind? Ich halte dafür, dass es den allgemeinen Rechtsgrundsätzen zuwiderlaufend und das öffentliche Interesse in hohem Maasse schädigend sein würde. Die Folge davon würde sein, dass von den wirklichen Bergern jeder Ansporn für Entfaltung von Unternehmungslust und Energie zur Hülffleistung in Seenoth genommen würde. Solange ich nicht durch höhere Verfügung dazu gezwungen werde, erachte ich Abmachungen dieser Art, die vor der Ausführung der Bergung gemacht sind, in keiner Weise für mich bindend oder für meine Entscheidung maassgebend.“

Man kann im Princip dem englischen Richter nur beipflichten, wenngleich die Anwendung dieses Grundsatzes auf Fahrzeuge, die eigens zu Bergungszwecken bestimmt sind, wie im vorliegenden Falle, nicht ganz unbedenklich scheint. In Deutschland wenigstens ist überall die Ansicht vertreten, dass sowohl bei Bergungsfahrzeugen, wie bei Schleppdampfern aus praktischen Gründen uneingeschränkte Vertragsfreiheit bestehen bleiben müsse. Im Uebrigen aber scheint seitens aller Interessenten die Berechtigung des Vertragsausschlusses anerkannt zu werden. Für seine freiwillige Hülffleistung gebührt dem Seemann mit Recht eine angemessene Belohnung. Auf einen Sündenablass für hundert Tage, wie ihn Papst Clemens IV. in einem ums Jahr 1266 an den Bischof von Ratzeburg gerichteten Rescript denjenigen Bergern in Aussicht stellte, „die um Gotteswillen helfen wollen“, kann man sich in unserer dem Materialismus verfallenen Zeit doch nicht mehr gut einlassen.

Bei der gesetzlichen Festlegung der Antheile ist in erster Linie die bereits im vorhergehenden Artikel gestreifte Frage zu entscheiden, ob die Theilung vom Bruttobergelohne vorzunehmen, oder ob es der Rhederei gestattet sein soll, vorweg die Kosten und etwaigen Schäden in Abzug zu bringen. In seemännischen Kreisen ist die Befürchtung laut geworden, es könnten in letzterem Falle die Kosten zum Nachtheile der Besatzung künstlich in die Höhe geschraubt werden. Dass solche Fälle vereinzelt vorkommen können, mag zugegeben werden. Andererseits scheint es doch ein unhaltbarer Zustand,

wenn der Rheder unter Umständen verpflichtet sein soll, von einem Gewinn abzutheilen, der für ihn thatsächlich gar nicht existirt. Die weiten Grenzen, innerhalb deren sich Kosten und Schäden bewegen können, weisen ohnehin mit zwingender Nothwendigkeit auf eine Abtheilung vom Nettobergelohn hin. Festzustellen wäre dann, was unter Kosten im Sinne einer solchen Bestimmung zu verstehen ist. Es würden darunter fallen: die Mehraufwendungen an Kohlen, Heuer, Beköstigung der Mannschaft und Material. Eine Entschädigung für Zins- bzw. Zeitverlust wird man als in der Antheilquote des Rheders enthalten ansehen dürfen. Ob ein Bedürfniss vorliegt, auch Schäden in Abzug zu bringen, welche die Ladung des bergenden Schiffes erlitten, scheint zweifelhaft in Anbetracht des Umstandes, dass heutzutage wohl kaum Connossemente ohne die Bergungsklausel gezeichnet werden. Immerhin ist ins Auge zu fassen, dass sich die Gepflogenheiten ändern können.

Wie hoch schliesslich die Antheile zu bemessen sind, darüber gehen begreiflicherweise die Ansichten auseinander. Der Verein deutscher Seeschiffer zu Hamburg hat in seiner letzten Versammlung einer Bemessung der Quote zu zwei Drittel vom Nettobergelohn für den Rheder, und je einem Sechstel für Schiffer und Mannschaft zugestimmt und man wird diese Quoten als angemessen bezeichnen dürfen. Eine solche Feststellung hätte, nebenbei bemerkt, den Vorzug der Uebereinstimmung mit dem nordischen Seerecht.

Als letzter Punkt soll in den Kreis dieser Betrachtung noch die Untertheilung der auf die Mannschaft entfallenden Quote unter die einzelnen Mitglieder gezogen werden. Die Vertheilung nach dem Maassstab der Heuer ist durchweg als ein grosser Uebelstand empfunden worden. Wenn beispielsweise ein Offizier, der mit Gefahr für Leib und Leben sich in hervorragender Weise an dem Bergungswerk betheiligt hat, nicht mehr oder gar weniger auf seinen Antheil erhält, als etwa ein Obersteward, Zahlmeister oder Arzt, die durch das Bergungswerk in keiner Weise aussergewöhnlich belastet werden, so ist dies unbillig. Mancherlei Vorschläge sind zur Abstellung dieses Missstandes in neuer Zeit gemacht worden. Man hat eine Vertheilung der Antheile durch eine Behörde nach freiem Ermessen befürwortet, ein Ausweg, der sich kaum als praktisch erweisen dürfte. Schwierig scheint auch die Durchführung der vom Reichsamt des Innern ausgehenden Idee, die Vertheilung nach Maassgabe der sachlichen und persönlichen Leistungen eines Jeden dem Rheder zu überlassen und dem Seemann, sofern er sich benachtheiligt glaubt, die Beschreitung des Rechtsweges offen zu lassen. Um über die in dem Vorschlag liegende Gefahr unnöthiger Complicationen, endloser Processe und die Haftbarmachung



der Rhederei bei Anfechtung der Vertheilung hinwegzukommen, hat der Verein Hamburger Rheder die Aufstellung eines a priori Vertheilungsplanes durch den Schiffer angeregt. Die Antheile der Einzelnen müssten in ideellen Quoten angegeben werden. Dieser Plan wäre der Mannschaft vor der Abmusterung bekannt zu geben und Einwendungen gegen denselben dürften nur bis zur Abmusterung zulässig sein.

Wie immer diese Frage praktisch gelöst wird, Eines wird man nicht ausser Acht lassen dürfen. Im öffentlichen Interesse scheint es geboten, alle Mitglieder der Mannschaften am Bergelohne theilnehmen zu lassen, wenn es auch billig erscheint. Denjenigen mehr zuzuwenden, die besondere Gefahr gelaufen sind, oder hervorragende Dienste geleistet haben. Ganz abgesehen davon, dass jede Bergung ein Risiko für das bergende Schiff und damit indirekt auch eine Gefahr für die Mannschaft bedeutet, scheint es wünschenswerth, das Interesse aller an Bord Befindlicher wach zu halten. Das ist ein in der Rechtsprechung allgemein anerkannter Grundsatz, der nicht ohne zwingenden Grund bei Seite gesetzt werden sollte. Es würde sich demnach die Regel empfehlen, dass die Hälfte des auf die Mannschaft fallenden Bergelohns nach Maassgabe der Heuer, die andere Hälfte nach den persönlichen Leistungen eines Jeden vertheilt werden müsste. Damit wäre Jedem ein Antheil gesichert und zugleich die Möglichkeit gegeben, besondere Verdienste nach Gebühr zu belohnen.

## Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

1. Haftung aus dem Konnossement-Interesse. Ein Hamburger Kaufmann hatte von einer Rotterdamer Firma 25 Fass gekochtes Leinöl gekauft, die auf dem Seewege nach Hamburg befördert und am Quai gelöscht wurden. Er lehnte die Empfangnahme ab und sandte seiner Verkäuferin das Konnossement zurück mit der Erklärung, dass die Waare für deren Rechnung am Quai lagere. Indess erhielt er das Konnossement umgehend zurück und wurde ersucht, das Oel auf Lager zu nehmen. Er lehnte dies zwar ab, behielt aber das Konnossement und forderte bald darauf von der Quai-Verwaltung die Auslieferung der Güter. Die Quai-Verwaltung hatte das Oel jedoch inzwischen dem Correspondent-Rheder des Schiffes, mit dem es gekommen war, ausgeantwortet, und dieser hatte es im Auftrage der Rotterdamer Firma anderweitig verkauft. Gestützt auf das ordnungsmässig abgestempelte Konnossement, belangte der Kaufmann

nunmehr den Correspondent-Rheder und die Quai-Verwaltung bei Gericht und erstritt ein Urtheil, das beide Beklagte solidarisch verurtheilte, die 25 Fass Leinöl heraus zu geben. Dieses Urtheil wurde rechtskräftig. Die Beklagten konnten ihm indes aus den bereits erwähnten Gründen nicht nachkommen. Nunmehr strengte der Kläger auf Grund des Urtheils einen zweiten Process gegen die Beklagten an, in dem er Schadenersatz wegen Nichtauslieferung des Oeles forderte und seiner Berechnung den Werth des Oeles zu Grunde legte. Landgericht und Oberlandesgericht wiesen diese Klage ab, indem sie der Vertheidigung der Beklagten gemäss annahmen, dass der Kläger, weil er das Eigenthum an der verschifften, aber von ihm zurückgewiesenen Waare nicht erlangt hatte, nicht wie ein Eigenthümer den vollen Werth der ihm entzogenen Sachen fordern, sondern nur das Interesse liquidiren könne, das durch Entziehung des Besitzes einer ihm nicht gehörigen Sache gefährdet oder verletzt sei, also etwa das Interesse daran, dass ihm in seinem Verhältnisse zu dem Rotterdamer Verkäufer ein Retentions-Object für Schadenersatz-Ansprüche wegen uncontractlicher Lieferung genommen sei. Das Reichsgericht hat das Berufungs-urtheil aufgehoben und nach dem Klageantrage den Rheder und die Quai-Verwaltung solidarisch zur Zahlung des Sachwerthes der 25 Fass Oel verurtheilt. Gegenüber der selbstständigen Konnossements-Obligation könne es nicht darauf ankommen, welche Rechte der Kläger durch die Entgegennahme der Güter selbst erworben habe, oder welche Rechte ihm gegen die Verkäuferin in Ansehung der Güter zugestanden hätten. Es handle sich lediglich darum, den Umfang der Leistung zu bestimmen, die an die Stelle der Verbindlichkeit aus dem Konnossement trete, wenn diese von dem dazu Verpflichteten nicht erfüllt werden könne. Das sei aber der im Art. 612 näher bestimmte Sachwerth der verlorenen Güter. (Entsch. des I. Civ.-Sen. in Sachen Breckwoldt gegen Perlbaeh & Co. und Quai-Verwaltung v. 9. October 1897. Rp. I 177/1897.)

## Die Fluss-Handelsschifffahrt und der Schiffbau in Russland.

Von M. Lewski.

Die Gesamtlänge aller Flüsse, Seen, Kanäle im europäischen Russland ist gleich 102,689 Werst. Ausser den grossen Flüssen, wie Wolga, Ural, Dnjepr, Don, Weichsel u. s. w., giebt es noch 100 Flüsse, welche zum Schifffahrts-System gehören, und ein ganzes Netz von Flüssen und Flösslein, auf welchen Holz getrieben wird. Die Gesamtlänge aller Wasserstrassen, der künstlichen sowohl als der natürlichen, betrug zum 1. Januar 1896 69,796 Werst, wovon 45,831 Werst schiffbar und 23,965 Werst für Flösse geeignet waren. Das Kaspische, Weisses und Baltische Meer sind mit einander durch Wasserstrassen ver-

bunden, ebenso das Baltische Meer mit dem Schwarzen Meer, wobei es 754 Werst Kanäle und 979 Werst kanalisierte Flüsse giebt, insgesamt also 1733 Werst, was also 1 Werst Kunstwasserstrasse auf 40 Werst der übrigen Wasserwege ausmacht.

Die verschiedenen Bassins weichen von einander in Bezug auf ihre Ausdehnung und Navigationsdauer sehr bedeutend ab, wie dies aus den nachfolgenden Tabellen zu ersehen ist.

Was den Schiffs-Verkehr auf den Wasserstrassen anbelangt, so stieg die Zahl der Fahrzeuge von 51,417 im Jahre 1881 auf 98,297 im Jahre 1893, die Zahl der Flösse in derselben Zeitperiode von 105,358 auf 146,766. Die Menge der transportierten Frachten stieg auf den Fahrzeugen von 439 auf 708 Millionen Pud, auf den Flößen von 461 auf 473 Millionen Pud. Auf allen Wasserstrassen des europäischen Russlands (mit Ausnahme des Weichselgebiets und des Kaukasus) sind 559 Milliarden Pud-Werst zurückgelegt worden.

Die Haupttypen der Fahrzeuge sind eiserne Barge in den Flussbassins Wolga, Dnjepr, Weichsel und Don, Holzbarge auf der Wolga sowie die verschiedensten Arten von Fahrzeugen, welche je nach der Tiefe und Schiffbarkeit des Flusses anders geartet sind.

Die meisten Fahrzeuge ohne Dampf werden in Russland selbst gebaut; in den Jahren von 1889 bis 1891 sind von den 18611 hergestellten Fahrzeugen nur 1085 oder 6% ausländischen Ursprungs. Der Bau von Dampf Fahrzeugen verstärkte sich sehr erheblich in den letzten Jahren. Von 1884 bis 1890 nahm die Zahl der Dampfer von 1246 auf 1824 d. h. um 46% zu. Der Werth der Fluss-Dampfer-Flotte stieg in derselben Zeit von 49 auf 76 Millionen Rubel.

Tabelle I. Gesamtlänge der inneren Wasserstrassen des europäischen Russlands (ohne Finland).

	Proz. v. d. Gesamtlänge im europäischen Russland
Länge aller schiffbaren Wasserstrassen	69,796 100
Davon waren:	
a) schiffbar nach beiden Seiten	34,619 49,6
davon schiffbar für Dampfer	21,045 30,2
b) schiffbar für Fahrzeuge	11,212 16,1
c) schiffbar nur für Flösse	23,965 34,3
Summa der schiffbaren Strassen (a und b)	45,831 65,7

Diese Gesamtlänge zerfällt in:

natürliche Wasserstrassen	68,063 Werst oder 97,52%
künstliche do.	1,733 „ „ 2,48%

Die künstlichen Wasserstrassen zerfallen in:

Kanäle	754 Werst oder 1,08%
Kanalisierte Flüsse	979 „ „ 1,40%

Tabelle II. Vertheilung der künstlichen Wasserstrassen nach den Wassersystemen.

	Länge in Werst			Proz. v. d. Summa
	Kanäle	Kanalisierte Flüsse	Zusammen	
Mariinsches System	443	123	566	32,7
Tichwinesches „	7	175	182	10,5
Wischnewoloksches System	29	107	136	7,9
System d. Herzogs Alexander von Württemberg	29	26	55	3,2
Dnjepr-Bugsches System	76	124	200	11,5
Oginsches System	50	102	152	8,8
Beresinsches System	21	83	104	5,9
Augustsches System	95	—	95	5,5
Flüsse Moskau und Tesa	4	230	243	14,0
Insgesamt	754	979	1,733	100%

Tabelle III. Vertheilung der inneren Wasserstrassen des europäischen Russlands nach den hauptsächlichsten Flussbassins.

Bassin der Flüsse	Länge in Werst						Proz. von der Gesamtlänge des europäischen Russlands					
	Sammtliche Strassen	Strasse für Flüsse	Strasse für Fahrzeuge	Strasse für Schiffahrt nach beiden Seiten	Strasse für Dampfer	Schiffbare Strasse zusammen	Sammtliche Strassen	Strasse für Flüsse	Strasse für Fahrzeuge	Strasse für Schiffahrt nach beiden Seiten	Strasse für Dampfer	Schiffbare Strasse zusammen
Wolga	26,844	6,490	6,791	13,563	9,931	20,354	38,4	27,1	60,6	39,2	47,3	44,4
Don	3,819	301	1,653	1,865	1,559	3,518	5,5	1,3	14,7	5,4	7,2	7,5
Dnjepr	9,076	4,624	283	4,169	3,259	4,462	13,0	19,3	2,5	12,0	15,6	9,7
Jaschni-Bug	143	13	—	130	130	130	0,2	0,03	—	0,4	0,6	0,3
Dnjestr	831	—	53	778	594	831	1,2	—	0,5	2,2	2,8	1,8
Weichsel	3,013	1,151	61	1,801	551	1,862	4,3	4,8	0,6	5,2	2,7	4,1
Niemen	2,330	1,292	26	1,012	493	1,038	3,3	5,4	0,2	2,0	2,4	2,3
West-Dwina	3,742	2,268	114	1,360	417	1,474	5,3	9,5	1,0	3,9	1,9	3,2
Narowa mit den Seen Tschudskumpskow und dem Fluss Luga	498	53	—	415	369	445	0,7	0,2	—	1,3	1,8	1,0
Nowa mit den Seen Ladoga, Onega und Ilmen	5,948	3,195	651	2,099	1,045	2,753	8,6	13,3	5,8	6,1	4,9	6,0
Onega	1,114	764	350	—	—	350	1,9	3,2	3,4	—	—	0,8
Nord-Dwina	5,871	719	1,197	3,955	2,468	5,152	8,4	4,9	10,7	11,4	11,8	11,2
Zusammen	63,259	20,870	11,212	31,177	20,819	42,359	90,5	87,1	100	90,0	99,0	92,5
Bassin der übrigen Flüsse	0,537	3,095	—	3,442	228	3,442	0,5	12,0	—	10,0	1,0	7,5
Zusammen	69,796	23,965	11,212	34,619	21,045	45,831	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle IV. Mittlere Navigationsdauer für das Jahrzehnt (1883—1892).

Auf den Flüssen			Zahl d. Tage	Auf den Flüssen			Zahl d. Tage
Bassin des Flusses	Wolga	unterhalb der Kama	193—264	Bassin des Flusses	Dnjepr	oberhalb d. Stromschnellen	212—279
„ „ „	„	oberhalb der Kama	171—237	„ „ „	West-Dwina		204—239
„ „ „	„	Kama mit den Nebenflüssen	166—197	„ „ „	Niemen		223—243
„ „ „	Nowa	mit den Seen: Ladoga, Onega und Ilmen	161—222	„ „ „	Weichsel		232—261
„ „ „	„	Nord-Dwina	158—194	„ „ „	Don		217—255
„ „ „	„	Dnjepr unterh. der Stromschnellen	241—702	„ „ „	Dnjestr		244—259

## „Kapitän oder Schiffer“? \*)

In Shakespeare's dramatischem Werk der „Sturm“ Scene I spricht der grosse Dichter von einem „shipmaster“ und einem Bootsmann, in „Macbeth“, Scene III erwähnt er den „master“ des Schiffes Tiger.

Der Kapitän, genau aufgefasst, ist ein Officier, der ein Schlachtschiff oder eine Fregatte von 20 oder mehr Kanonen befehligt. Es ist ebenfalls der Titel — obgleich unkorrekt — welcher Führern aller Kriegsschiffe, auch solchen ohne Bestallung, gegeben wird. — So sagt Admiral Smyth in seinem bekannten im Jahre 1867 verfassten Wörterbuch: Einzelne Autoritäten leiten das Wort „Kapitän“ von der aus dem Mittelalter stammenden italienischen Bezeichnung „Capitano“ ab, Andere von dem in Osten gebräuchlichen militärischen Ausdruck „catapan“. Seit langen Jahren sind von Officiere, die das Kommando eines Handelsschiffes inne hatten, Versuche gemacht sich den Titel „Kapitän“ anzueignen, in späterer Zeit, nachdem Schnell- und Postdampfer in den Verkehr traten, sollten nur noch die Führer dieser, die Berechtigung zum Tragen dieses Titels haben. Zur Rechtfertigung ihres Bestrebens wird gewöhnlich angeführt, dass diese Bezeichnung ein alter seit langen Jahren gebräuchlicher Titel ist, der gegenwärtig nur vom englischen Handelsamt unberechtigt an die Seite geschoben ist. Diese Behauptung ist absolut unrichtig, „master“ ist nicht nur das ältere Wort, sondern auch die viel passendere Bezeichnung für den Führer eines Handelsschiffes. Wir gestehen dies selbst in den meisten Fällen ein, denn wir haben keine Kapitän- sondern Schiffervereine und viele die früher oder noch heute das Kommando eines Kauffahrtsschiffes führen, zeichnen ihre Visitenkarten mit dem Wort „Mr.“

Master oder maistre ist, wie ich bereits behauptete, der ältere Ausdruck. In den angelsächsischen Zeiten wurde der Befehlshaber eines Schiffes „ship-lord“ (schipp-bläford) genannt. Den Ausdruck, welchen wir in die Diskussion ziehen, stammt aus dem in der Normandie gebräuchlichen Worte „maistre“. Wir finden dieses Wort in Anwendung während der Regierung König Johann's, zu welcher Zeit auch die Bezeichnung „rector“ gebräuchlich war. Hr. Oppenheim, eine unbestrittene Autorität auf dem Gebiete der nautischen Sprachforschung, erwähnt in seinem Buche, welches von der Verwaltung der Königl. Marine und deren Beziehung zur Handelsmarine in den Jahren 1509 bis 1600 spricht, ein Staatspapier Heinrich IV., in dem für die Führer von Handelsschiffen die Bezeichnung „maistre, possesseurs und maryners“ gebraucht wird; während der Regierungszeit desselben Königs lesen wir zum ersten Mal den Ausdruck „master mariner“.

Der Kapitän jener Tage hatte wie sein Unter-Kapitän mehr die Funktionen eines Soldaten auszuführen. „Kapitän“ im modernen Sinne des Wortes, also Beschäftigte der Kriegsmarine gab es damals nicht. In Kriegszeiten war es Gebrauch, dass der Souverain des Landes soviel als möglich Handelsschiffe mit ihren Besatzungen warb und an Bord dieser, Officiere und Soldaten der Armee, welche den Kampf ausfechten mussten, sandte. Einige unserer früheren Monarchen waren im Besitz von Gallioten und eigener Schiffe und die Cinque Ports (nämlich Dover, Sandwich, Hastings, Romney und Hythe) hatten die Verpflichtung eine gewisse Anzahl Schiffe zu erhalten;

\*) Unter diesem Titel wird im Novemberheft des Nautical Magazine ein Artikel veröffentlicht, der zwar ausschliesslich englische Verhältnisse in das Bereich seiner Erörterung zieht, aber trotzdem auch für unsere Leser eines gewissen Interesses nicht entbehrt. Es sollen um ein besseres Verständniss hervorzurufen verschiedene Ausdrücke, in englischer Sprache beibehalten werden, weil in vielen Fällen das englische Wort, da wie schon erwähnt nur englische Verhältnisse angezogen, grösseres Verständniss hervorruft.

D. R.

jedoch war die hauptsächlichste Methode die auf dem Wege des Werbethums. Unter Heinrich VII bedeutete „clerk of the ships“ der Königlichen Marine, eine Person, die als „master of the Trinity“ zur See gefahren hatte. Dieser Rang war nach Entstehen der Königlichen Marine gleichbedeutend mit dem des Kommandanten eines Kriegsschiffes, das Salair für diese mit grosser Verantwortung verbundene Stellung betrug in damaliger Zeit wöchentlich drei Schilling und sechs Pence. Die Subaltern-Officiere beider Branchen, in der Kriegs- und Handelsmarine, führten die Titel, Schiffer, Stenerleute und Lootsen (master, mates and pilots). Bis zum Regierungsantritt Heinrich des Achten, also bis zum Jahre 1491 machte der „Kapitän“ seines Schiffes in keiner Weise Anspruch auf die Eigenschaft eines Nautikers. Nach der ebenerwähnten Zeit erklärten sich verschiedene Armee-Officiere damit einverstanden, beständig ihren ursprünglichen Dienst mit dem eines Seemannes zu vertauschen und seitdem mag der „Kapitän“ eines Kriegsschiffes auch in natura die Dienste eines solchen versehen haben, jedoch geht man fehl anzunehmen, dass das angezogene Beispiel für alle Schiffe Gültigkeit hatte. Noch zur Zeit Carl's I herrschte unter Seeleuten eine ablehnende Haltung gegen die „Cavalier captains“ und in noch weit späterer Zeit theilte man diese Ansicht.

In Handelsschiffen existirte, wie wir sehen werden, weder damals noch ca. zweihundert Jahre später ein solcher Rang. Es ist mir unmöglich diesen Titel, in irgend einem Buche vor der Regierungszeit Heinrich VIII zu finden; angewandt wurde er, wie schon erwähnt, nur bei den aus der Armee hervorgegangenen Officiere, die zeitweise Befehlshaber grosser Kriegsschiffe waren. „Admiral“ und „Lieutenant“ sind in Zusammenhang mit Marine-Affairen alte Bezeichnungen, „Kapitän“ nicht.

Wakluge (1570 bis 1616) schreibt in seiner Geschichte von John Fox, gelegentlich der Erwähnung des Schiffes „Jesus“, „Der „master“ war ein gewisser Zacheus Hellier aus Blackwall, der „mate“ ein gewisser Richard Morris“. Die unter Königin Elisabeth dienenden Leute, führten, wenn sie ihre stark nach Seeräuberei schmeckenden Expeditionen ausführten die Bezeichnungen „captain“ und „master“ oder „captain-master“. Wir lesen in den Werken des vorhererwähnten Autors „von der unglücklichen Reise der „Jesus“ geführt von „master“ John Hawkins“ und an einer anderen Stelle: die „Judith“, auf welcher Francis Drake „captain-master“ war. Die alten durch ihre Fahrt nach den Eismeerern bekannten Seehelden, wie Martin Forbisher, hiessen „master“, andere ebenfalls zu Nordlandsreisen benutzten Schiffe führten, trotzdem sie Eigenthum des Staates waren, einen „captain“ und einen „master“ an Bord. Der bekannte Weltumsegler John Davis, führt den Titel „chief-captain“ und „pilot-general“ jedoch mit besonderer Erlaubniss der Königin Elisabeth. Während der ruhmvollen Regierung dieser Königin existirten, laut statistischen Angaben, wenn man so sagen darf, 1488 „masters“, welche auf Wunsch zum Kriegsdienste bereit standen. In dem Jahre, in welchem die spanische Armada ihren Untergang finden sollte, war eine grosse Anzahl dieser zu Kriegsdiensten bereiten „masters“ nothwendig geworden, deshalb wurden sie — die unwillig genug, wie eine Chronik aus jener Zeit meldet, dem Rufe folgten — beansprucht. Der Lord-High-Admiral und viele andere Kriegsschiffskommandanten waren Armeeofficiere, Drake und noch Einige ausgenommen. Wir kommen nun zur Regierung Jacob's des Ersten. Zu jener Zeit findet die Bezeichnung „captain“, jedoch nur auf Kriegsschiffen, allgemeine Anwendung. Von dieser Zeit an wurden grosse Kriegsschiffe stets von einem „captain“ befehligt, die im Rang unter diesem stehenden Officiere waren nacheinander Lieutenant, master, master's mate und pilot.

Wir nähern uns jetzt einer neuern Zeit. Kapitän Stephan Martin erwähnt in seinem um das Jahr 1670 herausgegebenen



Tagebuch, wenn von Schiffsführern der Handelsmarine die Rede ist, „Mr.“ so und so. Die Kommandanten der Kriegsschiffe nennt er jedoch stets „captain“; ebenfalls heisst es in Admiral Rooke's Memoiren, „masters“ von Handels-, „captains“ von Kriegsschiffen. So heisst z. B. eine Stelle aus Lord Hood's Bericht vom Jahre 1780, „verschiedene „masters“ deren Schiffe Truppen an Bord führen sind noch nicht zur Einholung von Instruktionen erschienen“, an einer anderen Stelle „Ich hisste die Marssegel um durch diese Maassnahme die „masters“, zu veranlassen schnell zum Empfang ihrer Instruktionen an Bord zu kommen“. Admiral James, welcher im Jahre 1800 selbst Handelschiffe befehligte, spricht von „masters“ und nennt Lieutenant Loten seinen „chief mate“. Leser von Unterhaltungsgeschichten werden sich, wenn ihnen jemals Marryat's Romane und Novellen die Langeweile vertrieben haben, erinnern dass die Bezeichnung „captain“ niemals für den Führer eines Handelsschiffes von ihm angewendet wird. Marryat kennt nur einen „master“, und weiter einen ersten und zweiten Steuermann. Und dieser Schriftsteller schrieb nur aus dem Leben der Kauffahrtheiseleute. —

Und nun zur neuesten Zeit. Es ist noch nicht lange her, als in der Kriegsmarine die Bezeichnungen „master und commander“ üblich waren und es giebt noch heute viele Leute, die diese Titel einst führten. Gegenwärtig werden in der Königlichen Marine viele Schiffe von einem Lieutenant kommandirt, der Betreffende ist aber durch diese Dienstleistung noch lange kein Kapitän. Nun frage ich, wesshalb sollen wir, die doch gewiss stolz auf unseren einmal gewählten Beruf sind, uns eine Titulatur aneignen, die nur den Führern von Kriegsschiffen zukommt? Kapitän ist schon, wenn er auf einen Volunteer-Offizier angewandt wird, eine sehr zweifelhafte Benennung für diesen, wie viel mehr aber noch für einen Seemann, der Befehlshaber eines Handelsschiffes ist, welches die Komptoirflagge einer Rhederei führt und der ein Mann des Friedens sein soll. Was für eine Ehre liegt denn in der Bezeichnung „Kapitän“, die oft jedem Schutenführer an den Kopf geworfen wird, während man ihn niemals „master“ nennen hört. Die nächste Frage wäre nun, wie hat sich die Bezeichnung „Kapitän“ in die Handelsmarine eingeschlichen? Es ist gewiss keine ungerechte Beschuldigung, wenn wir die alte East-Indies Company Service dafür verantwortlich machen. Ihre Schiffe waren armirt und bemannt nach Art der Kriegsschiffe, die Gesellschaft war eine geschlossene Korporation, welche ein wichtiges Land wirtschaftlich beherrschte; wir gehen ebenfalls nicht fehl, wenn wir den Ausdruck Handelsmarine (merchant service) auch als in dieser Gesellschaft hervorgegangen ansehen. Die Befehlshaber dieser Schiffe waren im Durchschnitt aus anderem Holz geschnitten, wie die Schiffer der übrigen Handelsschiffe. Viele nahmen durch Geburt und Erziehung eine nicht unbedeutende Stellung ein; auch kamen die Führer oft in die Lage, ihre Schiffe gegen Angriffe von Seeräubern zu vertheidigen, ihre Aerele war gewöhnlich „Kapitän“.

Ein ähnliches Verhältniss existirt gegenwärtig aber nicht mehr, die ganze Handelsmarine ist für Jeden offen. Das Handelsamt hat nach meiner Ueberzeugung durch die in den staatlichen Qualifikations-Zeugnissen eingeführte Bezeichnung „master“ anstatt Kapitän weise gehandelt. Versetzen wir uns 35 Jahre zurück, in die Zeiten der „Blackwall East India Co.“ Die Schiffsführer dieser Gesellschaft wurden im gewöhnlichen Leben allerdings Kapitän genannt, zeichneten aber niemals ihren Namen, verbunden mit der vorhin erwähnten Bezeichnung, sondern mit „master mariner“. So lässt es bleiben! Wir sind Leute des Friedens und gehen einem ehrbaren Berufe nach. Wir haben in Wirklichkeit nicht mehr Recht zu den militärischen Titeln, wie ein Rechtsgelehrter oder ein Theologe. Die unter uns, welche von Ihrer Majestät die Berechtigung haben Offiziere der Marine-Reserve zu sein, hoffe ich, sind auf die Titulatur „shipmaster“ eben so stolz wie wir.

Betrachten wir noch den Titel in gesetzlicher Beziehung. In den Schifffahrts- und Navigations-Gesetzen, welche vor der Merchant Shipping Act vom Jahre 1854 in Kraft waren, kommen nur die Bezeichnung „master“ niemals „kapitän“, oder „commander“ vor. Es heisst da an einer Stelle: „Der „master“ eines britischen Schiffes muss in England geboren sein“ — während er heute Grieche, Franzose oder Russe von Geburt sein darf. — Die gegenwärtig in Kraft befindliche „Merchant Shipping Act“ eine Zusammensetzung und Ergänzung früherer Gesetze gebraucht durchweg die Bezeichnung „master“. Das Handelsamt war, als es die Ausübung des Schiffsführerberufes von dem Bestehen eines staatlichen Examinens abhängig machte, angewiesen bei der Ausstellung der Zeugnisse die Bezeichnung „master“ zu gebrauchen, welche Bezeichnung auch stets, wenn ein Parlament über Handelsmarine-Sachen verhandelt, in Anwendung kam.

Weiss Jemand auf welche Weise die bestehenden Zustände in vortheilhafter Richtung zu ändern sind? Der folgende Entwurf wird in Vorschlag gebracht. Es muss der Führern von subventionirten Postdampfern, von Passagierdampfern, die Truppen befördern und von solchen Dampfern, welche vom Staate die Erlaubniss Passagiere zu führen in Gestalt eines Scheines aufweisen können, zur Bedingung gemacht werden Inhaber des sog. Extra-Certifikates zu sein. Alle Bewerber dieses Zeugnisses müssen eine Uebung an Bord eines Kriegsschiffes gemacht und im Besitze eines master-Zeugnisses sein, ebenfalls müssen derartige Aspiranten mindestens Qualifikation zum Unter-Lieutenant der Reserve haben. Ich schlage ferner vor, alle Führer von Handelsschiffen, die nicht die Qualifikation eines Unter-Lieutenants aufweisen können „master“, die Uebrigen, die also im Besitze einer solchen sind, „lieutenant commanders“, zu nennen.

Natürlich müsste, falls mein Vorschlag Berücksichtigung findet, eine Uebung an Bord von Kriegsschiffen erlaubt sein, und die, welche Inhaber des vorgenannten Zeugnisses sind, würden, wenn sie nicht die Stellung eines Offiziers der Marine-Reserve bekleiden, eine zweite Reserve bilden, welche nicht vor Mobilmachung der Marine-Reserve zu Kriegsdiensten verwandt werden dürfte. Unter solchen Umständen, könnten alle bisherigen Ueberlieferungen abgeschafft werden und wir wären berechtigt eine Uniform und einen Titel zu beanspruchen. Ich bin begierig die Meinung Lord Charles Beresford bezüglich meiner Vorschläge zu hören.

Gelingt es einen derartigen Zustand herbeizuführen, so gewinnt unsere sociale Stellung bedeutend; wir sind dann gezwungen darnach zu leben und das würde für Manchen von uns nicht schädlich sein. Es wäre fernerhin auch ein Fingerzeig gegeben, wie das schwierige Problem, nämlich die Bemannung unserer Marine-Reserve, zu lösen ist. Ein weiterer Vorzug wäre, die in diesem Falle engere Verbindung zwischen Kriegs- und Handelsmarine und die Nothwendigkeit ein Gesetz einzuführen, nach welchem wie früher nur britische Unterthanen Führer eines britischen Schiffes werden können.

## Vermischtes.

**Heuerbureau des Vereins Hamburger Rheder.** Der Anmeldetermin für das Heuerbureau des Vereins Hamburger Reder war am 6. November beendet und an diesem Tage gleich sehr stark in Anspruch genommen. Es wurde vom Bureau ein Circular an die Seeleute vertheilt und ausserdem an die Schiffsmakter und Rhedereien versandt, worin es u. A. wie folgt heisst: „Die Heuergebühren sind wie folgt festgesetzt: a) für einen Boots- oder Zimmermann, Quartermaster, Köper, Barbier, ersten Bäcker, Koch, Conditor, Schlachter, Klempner, Obersteward, Stewardess, u. s. w. 4 M., b) für einen Matrosen, Heizer, Trimmer, zweiten Bäcker, zweiten Steward, Zwischen-

deck-Steward u. s. w. 3 M.) für einen Leichtmatrosen, Kochsmaaten, Jungen u. s. w. 2 M. Leute welche ununterbrochen für eine Rhederei fahren, haben bei Wiederaummusterung, einerlei ob für dasselbe Schiff oder ein anderes, der Rhederei keine Gebühren zu zahlen. Bei Anmusterung für eine andere Rhederei kommen aber stets obige Sätze in Anwendung. Zahlung ist vor der Anmusterung im Comptoir gegen Empfangschein zu leisten. Falls die Einnahmen der Heuerstelle andauernd die Ausgaben übersteigen, werden obige Gebührensätze weiter ermässigt. Allen Angestellten ist bei Strafe sofortiger Entlassung untersagt, Geschenke oder Vergünstigungen irgend welcher Art anzunehmen; falls dieses dennoch vorkommen sollte, ist dem Geschäftsführer Anzeige zu machen. Bei der Anmeldung sind von befahrenen Leuten Seefahrtbuch und Zeugnis als Nachweis ihrer bisherigen Fahrzeit vorzulegen, von unbefahrenen Leuten sonstiger Nachweis über deren frühere Beschäftigung. Wünsche, in Bezug auf Schiff und Fahrt sind bei der Anmeldung vorzubringen, und werden nach Möglichkeit berücksichtigt. Es empfiehlt sich, dass alle Seeleute sich gleich nach der Abmusterung anmelden, auch diejenigen welche nicht gleich eine Heuer annehmen wollen. Für letzte wird die Zeit, zu welcher sie wieder bereit sind, vorgemerkt."

**Prüfungswesen.** Dienstag, den 23. November d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, beginnt in Papenburg eine Prüfung zum Seesteuermann; Meldungen dazu nimmt der Navigationslehrer Bolwin daselbst bis zum 22. l. Mts. entgegen.

Mittwoch, den 8. Dezember d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, beginnt in Leer eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt; Meldungen dazu nimmt der Navigationslehrer Hahn daselbst bis zum 7. Dezember entgegen.

Donnerstag, den 16. Dezember d. J., Morgens 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, beginnt in Geestmünde eine Prüfung zum Schiffer auf grosser Fahrt und zum Seesteuermann; Meldungen dazu nimmt der Navigationsschuldirektor Jungelaus bis zum Tage vorher entgegen.

**Seemannsheim in Bremen.** Das Seemannsheim in Bremen hat sich in der kurzen Zeit seines Bestehens schon ganz vortrefflich entwickelt. Der Besuch desselben ist ein solcher, dass schon für die nächste Zeit ein Erweiterungsbau in Aussicht genommen werden muss. Als ganz besonders erfreulich ist es zu bezeichnen, dass es der rührigen Thätigkeit des Hausvaters, Herrn Kapitän A. Kampmeier, gelungen ist, ein Heuerbureau damit zu verbinden. Dasselbe berechtigt um so mehr zu den besten Hoffnungen, als die Dampfschiff-rhederei-Gesellschaften „Hansa“ und „Neptun“ sich sofort bereit erklärt haben, ihre Leute durch Vermittelung dieses Bureau zu wollen. In hiesigen maassgebenden seemännischen Kreisen ist unlängst die Frage erörtert worden, ob es sich nicht empfehle, bei dem Eisenbahn-Fiskus dahin vorstellig zu werden, dass, wie in England, so auch in Deutschland schiffbrüchige Seeleute vollständig frei auf der Eisenbahn befördert werden. In England geht die Vergünstigung gar soweit gegenüber Seelenten überhaupt, dass, wenn sich davon sechs und mehr zusammenfinden, sie zu dem halben Preis befördert werden.

**Der projektierte schiffbare Floridakanal.** Dem englischen Auswärtigen Amt ist durch Mr. Frederick Adam, dem Attaché der englischen Botschaft in Washington, die Mittheilung zugegangen, dass man beabsichtigt, einen für Seeschiffe fahrbaren Kanal quer durch die Halbinsel Florida zu legen. Die Ausführungen und Zeichnungen sind von General Stone, für die schmalste Stelle Florida's verfertigt. Der Kanal wird auf seinem Wege eine grosse Anzahl Binnenseen aufnehmen, welche zu gleicher Zeit als Wasserreservoir und Hilfsquellen für die höchst gelegenen Stellen der Fahrstrasse benutzt werden sollen.

Vom technischen Standpunkte aus bestehen gar keine Schwierigkeiten, die etwa der Ausführung des Vorhabens hinderlich sein könnten. Die Länge des Kanals wird 112 amerikanische Meilen betragen, von denen allein 85 bereits durch die Natur in Gestalt der Binnenseen geschaffen sind. Die Breite des Kanals soll durchweg nicht weniger als 200 Fuss betragen und seine Tiefe, ebenfalls auf dem ganzen Weg, 30 Fuss, demnach würden also Schiffe jeder Grösse diese Fahrstrasse benutzen können. Nach Ansicht Sachverständiger, worunter in diesem Falle Ingenieure und Techniker zu verstehen sind, werden die Kosten zu dem Unternehmen nicht besonders hoch sein und die anderer ähnlicher durch Menschenfleiss und Kunst hergestellter Wasserwege nicht übertreffen. Das hauptsächlichste Argument, das von den Unternehmern für die Rentabilität des Kanals angeführt wird, ist der Umstand, dass abgesehen von Zeit- und Frachtersparniss, eine für die Schifffahrt gefährlichsten Stellen, die Florida-Strasse, durch Rocks und Untiefen ausgezeichnet, vermieden wird. Man spricht die Erwartung aus, dass die vom Mississippi und seinen Nebenflüssen kommenden Güter, wie Cerealien, Mineralien und andere Produkte, die nach den Häfen des Nord-Atlantischen Oceans bestimmt sind, später ihren Weg durch den Kanal nehmen werden, dass ferner die Kohlen- und Holz-Industrie der nordwestlichen, westlichen und südwestlichen Gouvernements der Vereinigten Staaten in Folge des billigeren Transportes ihre Erzeugnisse ebenfalls durch die projektierte Fahrstrasse senden werden. Nach der Vollendung des Kanals wäre, so schliesst Mr. Frederick Adam seinen Bericht, zu erwarten, dass die zwischen Europa und der Westküste Nord- und Südamerikas, China's, Japan's und Asien's theilweise auch Australien's, versandten Güter ihren Weg durch den Florida-Kanal nehmen werden. (Die letzte Behauptung ist wohl etwas gewagt. Es scheint kaum denkbar, dass ein Kaufmann, der seine Waaren z. B. nach Australien zu senden beabsichtigt, diese Route durch den Florida-Kanal, der bequemen und weniger kostspieligen, directen Seereise, vorziehen wird. D. R.)

**Französische Schifffahrt.** Die Handelskammer Havre's publicirt, dass der Verkehr in den französischen Häfen während des Jahres 1896 ein regerer geworden und den der Vorjahre überflügelt hat. 1896 verkehrten in Havre 1500 Schiffe mit einem Totalraumgehalt von 1 897 089 Reg.-Tons. Die Anzahl der aus- und eingehenden Schiffe in allen Häfen betrug zusammen 45 916, ihr Raumgehalt betrug 24 341 268 Tons. Der Umfang an Waaren aller Art betrug 36 654 085 Tons, davon fielen auf die Einfuhr 25 017 214 Tons, auf die Ausfuhr 9 637 741 Tons.

**Die Vereinigte Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kopenhagen's** hat ein Angebot von 1 Million Kronen für die früheren Schiffe der dänischen Thingvalla-Gesellschaft gemacht. Ehe man jedoch über dieses Angebot in Verhandlungen eintrat, wurde von einer anderen ungenannten Gesellschaft ein grösserer Preis geboten. Es verlautet, man beabsichtige mit den alten Schiffen eine neue Rhederei zu gründen, bestimmtes ist jedenfalls noch nicht abgeschlossen.

**Havarie-Kommission in Russland.** In Russland ist eine sog. Havarie-Kommission vom Staate berufen, deren einzelne Mitglieder in den verschiedenen Seestädten des Kaiserreichs ihren Sitz nehmen werden. Die Anweisungen nach denen diese Beamten bei Havariefällen verfahren werden, sind folgende: Es ist die Pflicht eines jeden Mitgliedes der Kommission in Anbetracht seiner Eigenschaft als Havariekommissionär, in dem ihm unterstellten Hafen, allen Schiffen, die beschädigt oder gestrandet sind, sowie allen gelandeten und geborgenen Ladungsgütern solcher Schiffe seine grösste Aufmerksamkeit zu schenken und dafür Sorge zu tragen, dass diese Gegenstände ihrem Werth gemäss entweder verkauft oder den Eigenthümern

auf Wunsch zurückgesandt werden. Für den Verkauf condemnirter Schiffe und beschädigter Güter steht dem Beamten eine Vergütung von 1% zu, diese Kommissionsgebühren dürfen jedoch in keinem Falle geringer als drei Rubel werden. Für das Auszahlen von Bodmerei-Geldern stehen dem sich darum Bemühenden 2% zu. Das russische Gesetz sagt, bezüglich des Rheders eines verunglückten und in seiner Ladung beschädigten Schiffes: Die Versicherten sind angewiesen alles in ihrer Macht stehende zu thun, die geborgenen Güter zu bewahren, überhaupt so zu handeln, wie man es von einem guten Rheder beansprucht. Aus demselben Grunde steht es ihnen nicht zu, auf Kosten der Versicherer eine besondere Kommissionsgebühr für ihre Bemühungen beim Verkauf oder Aufbewahrung von Ladungsgütern zu beanspruchen.

### Kleine Mittheilungen.

Die Auswanderung über Hamburg hat im Monat Oktober ds. Js. gegen das Vorjahr ganz bedeutend (um die Hälfte) abgenommen; sie betrug in dem genannten Monat 2755 Personen gegen 5645 Personen im gleichen Zeitraume des Vorjahres und gegen 3007 Personen im Monat September d. Js.

Zwischen der Hamburg Amerika-Linie und der Grand Trunk Railway Co. hat eine Vereinbarung stattgefunden, nach welcher die Errichtung einer regelmässigen Dampfverbindung zwischen Hamburg und Portland (Maine) zu Stande gekommen ist. Es verlautet, dass einige der grossen „A“ Dampfer aussersehen sind, diese neue Verbindung aufrechtzuerhalten.

### Vereinsnachrichten.

#### Nautischer Verein.

Sitzung vom 8. November. Eingegangen ein Brief von dem Erfinder und Verfertiger eines mit Reuthierhaaren gefüllten Rettungsapparates; in dem Schreiben spricht der Genannte den Wunsch aus, dem Verein am 22. November einen Vortrag über sein in letzter Zeit verbessertes Präparat halten zu dürfen. Die Versammlung erklärt sich mit diesem Anliegen einverstanden. Der seiner Zeit vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins eingesandte Fragebogen bezüglich der Gestaltung und Eintheilung des Hamburger Lootsenwesens, ist von dem Vorsitzenden nach Rücksprache mit Sachverständigen beantwortet. Als Mitglied in den Verein wird Herr Kapitän Rols aufgenommen. Zur Tagesordnung referirt in einem längeren Vortrage ein Vorstandsmitglied und erörtert zunächst die in Hamburg zwischen Rhederei und Besatzung gebräuchlichen Vereinbarungen betreffs des Hilfs- und Bergelohns und befürwortet die Vertheilung nach der vom Nordischen Seerecht aufgestellten Norm, nach welcher dem Schiffer und der übrigen Besatzung je  $\frac{1}{n}$  vom Netto-Bergelohn zuerkannt wird. Redner hebt hervor, sein Vorschlag habe neben der sachlichen Billigkeit auch den Vorzug, dass man sich der Gleichheit des Seerechtes in allen Staaten um einen Schritt nähere. Zum Schluss wird von dem Vortragenden folgender Antrag gestellt und nach längerer Debatte angenommen:

„Wird ein Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweise von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so wird der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des anderen Schiffes in der Art vertheilt, dass der Rheder nach Abzug seiner Aufwendungen, Schäden und Nachteile, welche er für die Hilfeleistung resp. Bergung an seinem Schiffe erlitten hat, von dem hiernach verbleibenden Netto-Berge- oder Hilfslohn  $\frac{2}{3}$ , der Schiffer  $\frac{1}{4}$  und die übrige Besatzung  $\frac{1}{4}$  erhält.“

Die grosse Mehrzahl der Vereinsmitglieder stimmt mit den im Antrag enthaltenen Ansichten überein und befürwortet die

Resolution. Von einer Seite werden insofern Bedenken erhoben, als nach Ansicht des Redners der Rheder bemüht sein werde, möglichst grosse Unkosten-Rechnungen aufzustellen, deshalb befürwortete er die Vertheilung nach dem Brutto-Berge- bzw. Hilfslohn vorzunehmen und dann dem Rheder,  $\frac{2}{4}$ , dem Schiffer und der übrigen Besatzung je  $\frac{1}{4}$  zuzuerkennen. Diesen Ausführungen und besonders den Befürchtungen, dass die Besatzung durch zu hohe Veranschlagung der Unkosten durch die Rheder benachtheiligt werde, wird entgegengetreten und darauf hingewiesen, dass die vom Rheder für den durch die Bergearbeit erlittenen Schaden aufgestellte Rechnung von einer Instanz, sei es von einem Strandamt oder einer anderen Behörde, geprüft werden müsse. Nachdem durch Stimmenmehrheit die vorhin erwähnte Resolution angenommen ist, wendet man sich zu der Art der Untervertheilung der auf die Mannschaft fallenden Quote. Hierbei sind, wie von einem Mitgliede hervorgehoben wird, zwei Punkte zu berücksichtigen, nämlich: Wen soll die Vertheilung überlassen werden und an wen hat sich der Schiffsmann, wenn er sich benachtheiligt denkt, zwecks Schlichtung seiner Beschwerde zu wenden? Im ersten Punkt herrscht ziemlich übereinstimmend die Meinung, dass dem Schiffsführer die Vertheilung an die einzelnen Mitglieder zu überlassen sei, nur müsse darauf Bedacht genommen werden, dass Jeder der Besatzung seine Berücksichtigung finde, andererseits müssten die sich besonders bei der Bergearbeit Auszeichnenden auch besonders belohnt werden. Der Antrag, dem Schiffsführer beim Vornehmen der Vertheilung an die Besatzung aus deren Mitte einzelne Mitglieder beizugeben, wird zurückgewiesen, ebenfalls der Vorschlag, den Schiffsoffizieren bei der Vertheilung eine besondere Berücksichtigung zu gewähren. Einer besonderen Erwähnung, so wendet man ein, bedürfe es dessen nicht, da der Schiffer stets bemüht sein werde, seine Offiziere nicht zu benachtheiligen. Um Beschwerden, die Mitglieder der Mannschaft etwa gegen den ihnen zuerkannten Antheil erheben würden, nicht in langwierige Prozesse ausarten zu lassen, wird in Vorschlag gebracht, dem nächsten angänglichen Seemannsamt die endgültige Entscheidung unter Anschluss des Rechtsweges zu überlassen. In diesem Sinne werden zwei Anträge, die mit grosser Stimmenmehrheit angenommen werden, gestellt: 1) Die Vertheilung des Bergelohnes geschieht unter die gesamte Besatzung, jedoch unter besonderer Berücksichtigung der bei der Berge- bzw. Hilfeleistung besonders Benachtheiligten. 2) Die Vertheilung erfolgt durch den Schiffer unbeschadet der Berufung an das nächste Seemannsamt, dessen Angehung möglich ist. Dasselbe entscheidet endgültig unter Anschluss des Rechtsweges.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 10. November. Zur Aufnahme in den Verein ist ein Kapitän vorgeschlagen. Die schon früher in der „Mansa“ erörterte von einem Herrn Lienau erfundene Neuerung, welche darin gipfelt, dass eine Glasscheibe, auf der durch Merkmale die Kurslinie des Schiffes, sowie die ungefähre etwaiger Segelschiffe, welche den Kurs des eigenen Schiffes kreuzen könnten, angegeben sind, wird von einem Mitgliede erklärt und eine Besprechung hierüber vom Vorsitzenden, in Anbetracht des wichtigen auf der Tagesordnung stehenden Gegenstandes, auf eine der nächsten Sitzungen verschoben. Zur Tagesordnung, welche die Untervertheilung der auf die Mannschaft fallenden Quote des Hilfs- bzw. Bergelohnes enthält, referirt in längerer Ausführung ein Vorstandsmitglied und stellt folgenden darauf bezüglichen Antrag: „Bei Vertheilung von Bergelohn unter die Mannschaft, wird die Hälfte des auf die Besatzung fallenden Antheils des ganzen Bergelohnes ( $\frac{1}{12}$ ) gleichmässig unter die gesamte Besatzung vertheilt, während die andere Hälfte als Extra-Prämie an diejenigen gezahlt wird, die sich in der Bergung besonders hervorgethan oder deren Dienstleistung durch die Bergung in erhöhtem Maasse in Anspruch genommen ist.“



Der Antrag findet nur geringe Zustimmung, man ist geneigter die eine Hälfte unter die Mannschaft nach Verhältniss der Heuer, die andere nach Maassgabe der geleisteten Dienste vertheilt zu sehen. Es werden auch gegen diesen Antrag einige Bedenken laut, weil man der Ansicht ist, es werde dann ebenso wie unter den gegenwärtigen Gesetzes-Bestimmungen vorkommen, dass alle Diejenigen, deren Heuer eine besonders hohe ist, wieder den grössten Nutzen ziehen, ohne besonders bei der Bergung theilhaftig gewesen zu sein. Von einem anderen Mitgliede wird deshalb ein dritter Antrag, welcher sich auf das in Rede stehende Thema bezieht, eingebracht, der befürwortet, den gesammten auf die Mannschaft fallenden Bergelohnsantheil unter diese nach Maassgabe der geleisteten Dienste zu vertheilen, jedoch so, dass Niemand unberücksichtigt bleibt. Es sprechen darauf verschiedene Mitglieder ihre Ansichten aus und entscheiden sich für die eine oder andere Resolution. Von einer Seite wird hervorgehoben, dass die vom Weserverein zugesandten Vorschläge am meisten geeignet seien auch in der Öffentlichkeit Anklang zu finden, Redner befürwortet deshalb deren Annahme. Ehe jedoch zu einer definitiven Abstimmung, sei es des einen oder des anderen Antrages geschritten wird, tritt man in die Besprechung über die Instanz, welche endgültig zu entscheiden habe, ob dem vom Schiffer zusammengestellten Vertheilungsplan, bei etwaiger Anfechtung dieses, zuzustimmen sei oder nicht. Obgleich man ein gewisses Bedenken hegt die Entscheidung einem Seemannsamte, das besonders im Auslande kaum aus den Personen zusammengesetzt ist, denen eine endgültige Bestimmung eines so wichtigen Gegenstandes übertragen werden kann, zu überlassen, entschliesst man sich doch, nachdem hervorgehoben wird, dass jedenfalls in absehbarer Zeit die Zusammensetzung der Seemannsämtler in geeigneter Weise stattfinden müsse, das Seemannsamt als die endgültige Instanz zu betrachten und demgemäss zu beschliessen. In diesem Sinne wird folgender von Dr. Kämmerer formulirter Vorschlag zur Abstimmung gebracht und angenommen:

„Der auf die Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Schiffers entfallende Betrag des Bergelohnes ist unter die Einzelnen zur einen Hälfte nach Verhältniss ihrer Heuer, zur anderen Hälfte nach Maassgabe der sachlichen und persönlichen Leistungen eines Jeden zu vertheilen. Die Vertheilung erfolgt durch den Schiffer. Der Vertheilungsplan hinsichtlich der zweiten Hälfte ist nach Quoten vor der Abmusterung aufzustellen und der Mannschaft bekannt zu geben. Jeder Theilhabende hat das Recht, das Seemannsamt, welches unter Ausschluss jedes anderen Rechtsweges rechtsgültig entscheidet, anzurufen, wenn er sich durch die ihm zugetheilte Quote benachtheiligt glaubt.“

Hier anschliessend erinnert der Vorsitzende, dass dem in voriger Sitzung gestellten und mit grosser Mehrheit angenommenen Antrage noch hinzuzufügen ist, dass eine Vereinbarung zwischen Rheder und Mannschaft über die einzelnen Antheile nichtig sei. Es wird deshalb dem Antrage noch folgende Bemerkung angefügt: „Eine Vereinbarung, durch welche die Antheile der Theilhabenden im Voraus festgesetzt werden, ist nichtig.“

Damit dem Schiffsmann noch Gelegenheit gegeben wird, die etwa vom Rheder veranschlagten Kosten anzufechten, befürwortet man das Strandamt als zulässige Instanz und nimmt folgenden darauf bezüglichen Antrag an: „Gegen die vom Rheder aufgestellte Berechnung der Schäden und Aufwendungen steht jedem Theilhabenden innerhalb eines Monats nach Vertheilung des Lohnes die Berufung an das Strandamt des Heimathhafens zu.“

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 4. November. Die Versammlung, welche nur schwach besucht war, fand unter Leitung des Vorsitzenden statt. An Eingängen wurde zunächst ein Schreiben einer Firma in Port Said und die Austrittserklärung eines Herrn verlesen. Der Vorsitzende berichtete sodann über die letzte

Versammlung des Vereins der See-Steuerleute an der Weser und über die dortigen Verhältnisse, wie dieselben durch die in letzter Woche dorthin entsandten Delegirten vorgefunden seien. Nachdem hierauf auf die am Sonntag, den 7. ds. Mts. im Schiffer-Gesellschaftshause stattfindende erste gemüthliche Zusammenkunft in diesem Winter hingewiesen war, fand eine Besprechung über die Stellungnahme des Vereins zu der Frage einer gerechten Vertheilung des Hilfs- und Bergelohns zwischen Rhedereien und Schiffsbesatzung statt; eine Beschlussfassung in dieser Sache erfolgte nicht, da in nächster Zeit auf dieselbe zurückgegriffen werden wird. Nachdem hierauf noch zwei Ersatzwahlen für in See gegangene Mitglieder zum Verwaltungsrathe vorgenommen waren, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 10. November 1897.

Ausfrachten bleiben in Folge des anhaltenden Ostwindes sehr fest. Heimfrachten sind desgleichen fest. Von Portland O. sind für prompte Räumte bis zu 37/6 für Weizen bezahlt und von San Francisco 31/3, für spätere Abladungen sind Befrachter zurückhaltend. Salpeterfrachten sind in Folge Knappheiten von Räumten sehr fest; das englische Schiff „Fulwood“ wurde hier zu 30/— ohne Abzug für direct, mit 1/— Abzug für Steamer Despatch 15. Dec. Cancelling geschlossen, auch sind zwei Dampfer für Januar-Abladung zu 30/— aufgenommen. Vom La Plata ist noch keine Nachfrage für Räumte für Weizen, es sei denn zu sehr niedrigen Raten, auch wünschen Befrachter die Option von Quebracho; die Ernteaussichten scheinen noch ziemlich unbestimmt zu sein. Für Navalstores ist wenig Nachfrage. Pitchpine-Frachten sind einen Schatten gewichen. West-Indien zeigt wenig Nachfrage für Tonnage. Petroleum-Frachten von Newyork und Philadelphia sind behauptet und zeigen die Befrachter Neigung zu gegenwärtigen Raten selbst bis Ende des nächsten Jahres Räumte im Voraus zu schliessen. Die Physiognomie des Frachtenmarktes der östlichen Halbkugel zeigt durchweg ein freundlicheres Bild. Reis von Birma, Jute von Chittagong und Calcutta, Hanf von Manila und Zucker von Java zeigen im Allgemeinen eine sehr feste Tendenz. Kohlenfrachten von Australien haben auch eine gelinde Steigerung zu verzeichnen, dagegen sind die Aussichten für Weizen von Südastralien in Folge der Missernte nicht verlockend. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Westgate“, London/Melbourne, 1814 T. R., £ 3000.—, opt. Adelaide, £ 3100.—.

„Atalanta“, Newyork/Shanghai, Petroleum, 25 1/2 cts.

„Chiltonford“ Salpeterplatz/U. K. Cont. 29/—, abzüglich 1/3 direct.

„Glenfyne“ Cardiff/Westküste Süd-Amerika's (Pisagua rge.), 17/—, Kohlen.

„Ingomar“ Birkenhead/Callao, 19/6, Kohlen.

„Bravo“ Fredrikstad/Sydney, 60/—.

„Rhea“ Sapelo/U. K. Cont., 96/3.

„Andelana“ Newyork/Shanghai, 25 1/2 cts., Petroleum.

„Lota“ Salpeterplatz/U. K. Cont., 30/6 ./- 1/3, direct.

„Alastor“ Hamburg/Port Natal, £ 1200.—, 797 T. R.

„Petrus“, Hamburg/Delagoa-Bay, 517 T. R., £ 760.—.

„Gingalese“, Beckton (Thames)/Hamburg, 5/—, Kohlen.

„Lilly“, Haiti/Europa, 41/3 ./- 1/3 direct.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 29. Oktober 1897.

Obgleich nicht ganz so gross wie die im letzten Bericht erwähnten Abschlüsse, so war der Markt doch fortgesetzt lebhaft; Charter für prompte Boote und solche für November-Ladung sind zweifellos in Folge des Mangels der in grösserer Höhe be-

findlichen Räume zurückgegangen. Dampfer nach Cork f. O. sind für November fest zu 3s 9d und 3s 10 $\frac{1}{2}$ d, die Rate für December ist in gleicher Höhe. Grosse Boote halten sich für ausgesuchte Häfen fortgesetzt auf 3s und 3s 1 $\frac{1}{2}$ d, mit einem Theile Hafer zu 3d und 4 $\frac{1}{2}$ d unter der für andere Getreidearten üblichen Rate; nach Hamburg und nach französischen Häfen zu 1 $\frac{1}{2}$ d höheren Raten. Berth-Frachten sind fest und zeigen einen leichten Aufschwung über die in letzter Woche berichteten Raten nach ziemlich allen Richtungen. Die Nachfrage nach Booten für Baumwolle ist fortgesetzt sehr lebhaft, jedoch sind die Ansprüche der Rheder höher als das, was Charterer auf der Basis der wirklichen Berth-Frachten für kleine Partien zahlen können; Charters von den Golfhäfen sind gewichen, entsprechend einem Rückgange der Berth-Frachten. Das Geschäft für Dampfer mit Kisten-Oel ist mittelmässig, die besseren Aussichten zeigen sich durch Concessionen, die Rheder in Charters nach Bombay eingegangen sind. Wir haben keine Verbesserung in der Nachfrage nach Banholz-Räume von den Golfhäfen zu notiren. — Der Vorrath von Segelschiffsräume leidet an beständiger Abnahme, trotzdem bleiben, in Folge des begrenzten Bedarfs, die Raten ausserordentlich fest. Die lebhafteste Nachfrage besteht für Kisten-Oel, für welchen Artikel die Raten, sowohl für Schiffe am Platz wie für solche auf Ankunft, steigen, Räume für Kisten-Oel ist deshalb zu vollen Raten schon bis Juni- und Juli-Ladung vergeben. Für andere Routen hat sich der Mangel an passender Räume als unüberwindliches Hinderniss gezeigt, Raten bleiben trotzdem nach allen Richtungen fest, sogar mit der Tendenz etwas höher zu werden.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 $\frac{1}{2}$ a4 $\frac{1}{2}$ d.	17/6	15/	15/
London, Dpfr.	4 $\frac{1}{2}$ a4 $\frac{1}{2}$ d.	17/6	15/	15/
Glasgow, Dpfr.	4 $\frac{1}{2}$ d.	22/6	15/	15/
Bristol	5d.	20/	16/3	17/6
Hull	5d.	20/	17/6	15/
Leith	5 $\frac{1}{2}$ d.	25/	18/9	17/6
Newcastle	5d.	17/6	17/6	15/a17/6
Hamburg	70 s	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10c.	27 $\frac{1}{2}$ cts.	18 cts.	12a16c.
Amsterdam	10c.	27 $\frac{1}{2}$ cts.	19 cts.	12a16c.
Kopenhagen	4/6	25/	20/	25/
Bordeaux	3 9	32 $\frac{1}{2}$ cents.	25c.	8 s.
Antwerpen	5d.	22/6	17/6	17/6a20/
Bremen	65 s	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	17/6a20/	22/6a25

Baumwolle, gepresst: Liverpool 9-64c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d. — Antwerpen 3-16d. — Bremen 35c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Direct. Halt.	Continent. U. K.	Shanghai.
Getreidep. Dpfr.	3/9a3/10 $\frac{1}{2}$	3/9a3/10 $\frac{1}{2}$	3/6a3/7 $\frac{1}{2}$	3/9a3/10 $\frac{1}{2}$ ...
Raff. Petrol. p. Segel	....	....	2/4 $\frac{1}{2}$ a3/	.... 26c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21 $\frac{1}{2}$ c.	19c.	19 $\frac{1}{2}$ c.	22 $\frac{1}{2}$ c.

## Büchersaal.

**Deutscher Seefischerei-Almanach für 1898.** Herausgegeben vom Deutschen Seefischereiverein. Mit 93 Abbildungen und 2 Karten. In Leinwand gebunden 4 Mark 50 Pf. Verlag von J. J. Weber in Leipzig.

Mit dem Wachsthum der deutschen See- und Küstenfischerei machte sich das Bedürfniss immer fühlbarer, den

Kreisen, die durch Beruf oder sonstiges Interesse in Beziehung zur Seefischerei stehen, alle diejenigen technischen und statistischen Angaben, sowie diejenigen Gesetze und Verordnungen in handlicher Form zugänglich zu machen, die für die Seefischerei von Bedeutung sind. Der Deutsche Seefischereiverein hat, mit Unterstützung durch Behörden, Vereine und Private, das gesammte einschlägige Material in einem Seefischerei-Almanach vereinigt. Der Almanach führt alle Seefischereibehörden im deutschen Reiche wie in den einzelnen Küstenstaaten desselben auf und giebt Verzeichnisse der registrierten und nicht registrierten deutschen See- und Küstenfischereifahrzeuge. Er stellt das gesammte Material an Gesetzen, Verordnungen und Verfügungen des Reiches, der einzelnen deutschen Küstenstaaten, sowie der an die See stossenden Provinzen des preussischen Staates zusammen, soweit die Küsten- und Hochseefischerei irgendwie davon berührt wird. Der die Grundriss der Nautik gebende dritte Theil umfasst auch Tafeln zur Berechnung der geographischen Breite, Gezeitentafel, Flutkstanten, Sturmsignale, ein Kapitel über die Rettung Schiffbrüchiger und eine mit instructiven Abbildungen bereicherte Uebersicht der Fanggeräthe. Der vierte Theil enthält Vereinslisten, Angaben über Versicherungskassen, Maass- und Gewichtstabellen. Zwei im Maassstab von 1 : 7500000 angeführte Seekärtchen der Ost- und Nordsee sind dankenswerthe Beigaben dieses reichhaltigen und bisher von Interessentenkreisen schmerzlich vermissten Buches.

**Daimler-Motore.** Mit dem Dampfer „Montevideo“ kam dieser Tage ein 6-pferdiges Daimler-Petroleum-Motor-Boot zur Verladung, welches auf der Werft von H. Heidmann in Uhlenhorst erbaut und an den Besteller Otto Hermann abgeliefert worden ist. Das aus Eichenholz erbaute 9,0 m lange Boot ist für Personen- und Schleppfahrt eingerichtet und den überseeischen Verhältnissen entsprechend kupferfest gebaut. Die auf der Alster vorgenommenen Probefahrten ergaben ein befriedigendes Resultat; besonders zeigte es sich, dass bei der bewährten Anordnung der Daimler-Petroleum-Motoren die Insassen des Bootes weder durch Geruch noch Russ belästigt werden, indem die Verbrennung der Petroleumgase eine vollständige ist, dass nennenswerthe Rückstände davon nicht verbleiben. Von der gleichen Werft wurde ein ebenfalls durch die Herren Deurer & Kaufmann contrahirtes 1 HP Daimler Vergnügungsboot abgeliefert und mit dem Dampfer „Alvarado“ nach Alicante verladen, wo es im Hafendienst des königlich dänischen Consulats Verwendung finden soll. Von der Höpner'schen Werft kam ein 4 HP Daimler Benzin-Boot an die Dampfschleppschiffahrt-Gesellschaft der vereinigten Elbe- und Saale-Schiffer zur Ablieferung. Auf dieser Werft sind augenblicklich verschiedene weitere Daimler-Boote für den Hamburger Hafenbetrieb im Bau und gehen ihrer Vollendung entgegen.

**Korkmatratzen als Rettungsgürtel** hat die Firma Nafziger & Rau, Billwälder a. d. Bille, konstruirt und damit, wie wir glauben, eine praktische Neuerung geschaffen. Diese Korkmatratzen, deren Füllmaterial gemahlener staubfreier Kork ist, sind mit grauem Drell überzogen und haben eine Grösse von 18×55 bzw. 70 cm. In der Mitte ist eine herausnehmbare Einlage, welche einem normal gebauten Menschen gestattet, diese Matratze nach Art eines Schwimmgürtels zu gebrauchen mit dem Unterschiede jedoch, dass sich noch zwei weitere Menschen über Wasser halten können. Für Rhedereien, Kriegsmarine etc. dürften diese Schwimmmatratzen, welche für den Gebrauch an Bord noch mit einem Keilkissen versehen sind, von Wichtigkeit sein. Ein Musterlager befindet sich bei den Herren Stubbs & Conrad hierselbst.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlags-handlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlags-handlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlags-handlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 47.

Hamburg, den 20. November.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Verhältnisse in der Handels-Marine der verschiedenen Nationen. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts. — Schiffspersonal der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. — Französische Bestrebungen zum Aufschwung und Erweiterung ihres auswärtigen Handels. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Contre-Admiral Werner hat bekanntlich auf der Sittlichkeitsconferenz in einem Vortrage, den auch die „Hansa“ in extenso abgedruckt hat, den Vorschlag gemacht, Seemannsbibliotheken zu gründen, der erste Versuch hierzu ist bereits im Jahre 1674 in Hamburg gemacht worden, wie wir aus einer Aufzählung der Werke des am Pesthofs zu Hamburg angestellten Predigers Magister Peter Hessel entnehmen können. Dieser als ganz vorzüglicher Mensch und Geistlicher geschilderte Mann, der im Jahre 1639 am 15. December geboren wurde und bereits am 26. December 1677 eines seligen Todes entschlief, liess nämlich im Jahre 1674 zu Altona ein Buch erscheinen, welches betitelt war „Der Elbestrom“, und von dem berichtet wird, dass es bestand, „in geistlichen Wassergemälden und Sinnbildern bey der Elbe aufgehangen, den Schiff-Leuten und allen denen die mit Christo auff dem Angstmoer schiffen, angeleget und ent-decket. Davon sind schon 50 durch den Kupfer-Stecher verfertigt, er aber hat in seinen Manuscriptis biss 135 ausgearbeitet, das gantze Werk des Elbstroms ist in sechs Theilen durch ihn geordnet, wovon der erste Theil nur das Tages Licht bissher gesehen.“

Die englische Zeitung „Shipping Gazette“ erfährt, wie sie ihren Lesern mittheilt, aus zuverlässiger Quelle, die deutsche Regierung beabsichtige die englische nach Deutschland eingeführte Kohle

mit verhältnissmässig hohem Einfuhrzoll zu belegen. Das bekannte Blatt nennt diese von der deutschen Regierung in Scene zu setzende Maassnahme, an deren wirklicher Ausführung man nicht zu zweifeln scheint, einen Rachenkt. Dieses hässlich klingende Wort ist mit der Begründung gewählt, der Deutsche wolle sich für die vor einigen Monaten seitens England's gekündigten Handelsverträge rächen. — Obgleich man in England, wie die genannte Zeitung selbst zugesteht, einen derartigen Schritt der befreundeten Regierung sehr unangenehm empfinden würde, glaubt John Bull doch, dass der deutsche Konsument, der das so nothwendige Heizungs-material nicht entbehren kann, den grössten Schaden davontrage. Diese Behauptung, so unwahrscheinlich sie zuerst klingen mag, beruht auf vollständiger Kenntniss unserer Verhältnisse und ist kaum anzufechten. Denn vergegenwärtigt man sich, dass der Bedarf an Kohlen in unseren grössten und lebhaftesten Städten wie in Berlin, Hamburg, Stettin u. s. w. zum grösseren Theile durch Erzeugnisse der englischen Minen gedeckt wird und zieht man ferner in Betracht, dass sich grosse Firmen verschiedener Ostseehäfen mit Kohlenbestellungen nach England gewandt haben, weil die schlesischen und westphälischen Syndikate nicht im Stande waren, den gewünschten Bedarf zu decken, so wird man dem Engländer Recht geben, wenn er behauptet, der Kohlenpreis werde in Deutschland, nachdem die englische Kohle mit Zoll belegt sei, erheblich steigen. Es ist erklärlich, dass die deutschen Produzenten, wenn ihr grosser Konkurrent durch



Maassnahmen unserer Regierung gehindert ist gefährlich zu werden, die Macht in den Händen haben, den Preis der Kohle zu erhöhen. Niemand wird und kann die deutschen Grubenbesitzer in diesem Vorhaben hindern, und an der Ausführung dieser Möglichkeit zweifelt wohl Niemand. Die Produzenten werden durch den Ueberschuss, welchen sie durch Erhöhung des Kohlenpreises erzielen in den Stand gesetzt, Kohlen nach dem Auslande zu billigeren Preisen als bisher zu verkaufen. Dieser Umstand ist im Interesse der deutschen Ausfuhr ja mit Freuden zu begrüssen, jedoch erfährt diese einige Trübung dadurch, dass der für Ausländer geringere Preis und auf Grund dieses, die in dem Falle gesteigerte Ausfuhr, sich gewissermaassen nur auf Kosten der Konsumenten Deutschlands, zu denen doch die bei Weitem grösste Mehrzahl der deutschen Staatsangehörigen gehört, entwickeln kann. — Wir wollen desshalb hoffen, dass die „zuverlässige“ Quelle, aus der die Shipping Gazette diese wichtige Nachricht geschöpft hat, ihr statt des reinen Wassers, trübes geliefert hat.

Das Geschäft im Allgemeinen, in Getreide und Baumwolle von den Vereinigten Staaten im Besondern, hat, wie Fairplay in seinem wöchentlich veröffentlichten Frachtenmarkt erwähnt, in neuerer Zeit einen so bedeutenden Umfang angenommen, dass die Rheder vollständig gerechtfertigt gewesen wären, eine Erhöhung der von ihnen acceptirten Raten um mindestens 25% zu verlangen, allein der fieberhafte Eifer mancher Rheder, sich im Voraus genügende Beschäftigung zu sichern, um ihre Aktionäre mit kleinen Dividenden zu erfreuen und namentlich um ihren Hypotheken-Verpflichtungen nachkommen zu können, ist so gross, dass kein allgemeines Vorgehen durch welches eine Steigerung erzielt wird, herbeigeführt werden kann. Selbst jetzt noch werden Dampfer, die vor Wochen oder Monaten engagirt worden sind, von den speculativen Charterern mit gutem Nutzen wieder verchartert, während jetzt bei den meisten Abschlüssen für später ein erheblicher Marktverlust erkennbar ist. In vielen Fällen geht der Vordienst in die Taschen der Makler, denen die Nervosität der Rheder zu Gute kommt. Augenblicklich sind die Aussichten bis weit ins nächste Jahr hinein, und namentlich für die nächsten zwei oder drei Monate, ermuthigender als seit längerer Zeit, da die Beschäftigung auf langen Reisen wieder mit den anderen Fahrten zu konkurriren beginnt. In diesem Jahre war wenig oder gar kein Geschäft vom Osten und dem La Plata, das für die lange Fahrt von höchster Wichtigkeit ist, zu verzeichnen. Nichtsdestoweniger ist es den Rhedern gelungen, ihre Dampfer in Fahrt zu halten, und in den meisten Fällen mit einem kleinen Gewinn. Bessere Zeiten müssen daher nahe bevorstehen, da

eine enorme Menge Räumte nach dem Osten und nach Brasilien und dem La Plata gesandt worden ist, ganz abgesehen davon, dass die Beschäftigung durch die Länge der Reisen indirect zunimmt, und zwar um 3—4½ Monate. Wie wir schon wiederholt gesagt haben, liegt nicht der geringste Anlass vor, im Voraus für die Heimreisen abzuschliessen, da alle Umstände von einem solchen Verfahren direct abrathen. Beispielsweise haben viele Rheder im Voraus für Februar-März-Beladung von Birma zu 22s bis 22s 6d f. O. abgeschlossen, während andere sich unserm Rathe folgend ferngehalten haben und jetzt 26s erhalten. Selbst zu dieser Rate abzuschliessen, ist nicht zu empfehlen, denn wenn sie auch im Verhältniss zur letzten Saison ziemlich gut ist, so ist sie im Vergleich zu dem, was die Beschäftigung in anderen Richtungen bietet, längst noch nicht so hoch wie sie sein sollte. Weshalb halten die Rheder nicht auf 30s, da doch nur verhältnissmässig wenig disponible Dampfer nach dem Osten abgeschlossen haben.

Trägheit und Saumseligkeit, beide Eigenschaften bei türkischen Zollbeamten hervorragend ausgebildet und ausgeprägt, haben, weil durch sie Zeit- und Geldverlust verursacht wurde, wiederholt Rheder sowie Ladungsvershiffer veranlasst, mit Beschwerden, die allerdings stets fruchtlos blieben, an dem Oeffentlichkeit zu treten. Entweder äusserten sich diese gerechtfertigten, Unwillen ausdrückenden Kundgebungen in Gestalt von Berichten, an dem Platze vielgelesene Zeitungen oder an den staatlichen Geschäftsträger des Landes, dem die Beschwerdeführenden angehörten. Beide Beschwerdewege waren jedoch stets erfolglos, da einestheils in einem Lande wie die despotisch regierte Türkei, Zeitungsartikel einen sehr zahmen Charakter tragen müssen, anderentheils die Bot- und Gesandtschaften der verschiedenen maritimen Länder durch andere wichtigere Sachen in Anspruch genommen waren. Jedoch scheinen die türkischen Zollbeamten in den letzten Wochen die Ausübung ihres Berufes in einer zu willkürlichen Form geäussert zu haben, da die in vorhin erwähntem Sinne geführten Beschwerden nicht mehr von einzelnen Personen, sondern von den dort ihren Sitz führenden Handelskammern gemeinsam unternommen werden. Können die Mittheilungen, welche in einigen englischen Zeitungen wiederholt auftreten, Anspruch auf Wahrheit machen, so ist eine gemeinsame energische Beschwerde aller Handelskammern mehr als gerechtfertigt. Es heisst in englischen Zeitungen, dass es in letzter Zeit nicht selten vorkomme, wenn die Ladungsempfänger vier bis fünf Wochen auf die Ablieferung ihrer, in Schuten vor den Zollgebäuden lagernden Waaren, ohne jeden Grund warten müssen.

Da unter den Gütern sehr häufig Gegenstände sind, für die eine wochenlange Aufbewahrung gleichbedeutend mit Vernichtung ist, so ist erklärlich, wenn der von der englischen Handelskammer Konstantinopels veranschlagte Schaden mehrere tausend Pfund Sterling betragen soll. Die einzige wirkliche, eine Wirkung ausübende Waffe, die Ladungsver Schiffen übrig bleibt, wäre, ein von allen Nationen unterstütztes Boykott über Konstantinopel zu verhängen. Jeder einzelne Kaufmann scheut sich jedoch den Anfang zu machen, weil er befürchtet keine Nachahmer zu finden und auf diese Weise seinen Konkurrenten Vorthail und sich noch grösseren Schaden zu bereiten. Aus diesem Grunde kommt man zu keinem Entschluss und die türkischen Zollbeamten, diese Unentschlossenheit ausnutzend, fahren nach wie vor fort nach Willkür zu handeln.

Das Fiasko, welches die türkische Marine im letzten Kriege dem staunenden Europa gezeigt hat, hat vielen deutschen Zeitungen reichlichen Stoff gegeben ihre Spalten zu füllen. Dem getreuen Leser und Abonnenten wurden die unglaublichsten Sachen aufgetischt, welche dieser, als Angehöriger einer Nation, die zwar keine grosse jedoch eine in guter Verfassung befindliche Flotte besitzt, mit Wohlgefallen aufnahm. Wie weit die, hauptsächlich durch englische Zeitungsreporter inspirirten Nachrichten, sich mit der Wirklichkeit deckten, ist nebensächlich. Thatsache ist jedenfalls, dass sich die türkische Regierung entschlossen hat, eine Reorganisation ihrer Flotte vorzunehmen. John Bull, welcher bestimmt erwartet hatte, diese Neugestaltung der Flotte auf seinen Schiffsbauwerften allein zu erleben, hat sich empfindlich getäuscht, denn die hauptsächlichsten Bauaufträge sollen deutschen Werften, deren sich bereits verschiedene darum bemühen, übertragen werden. Unter diesen werden in erster Linie, die Germania-Werft-Kiel, die Schiffsbauwerft „Vulcan“-Stettin und die elbinger Schiffbaustelle von Schichau genannt, ebenfalls verlautet, dass Vertreter dieser drei grossen Werften nach Konstantinopel, zwecks Abschlusses von Bauaufträgen, gesandt sind. Wenn in der englischen Presse behauptet wird, die Vertreter der genannten deutschen Werften seien gegenseitig bemüht, sich nicht nur die grösste Konkurrenz zu machen, sondern auch die Preise für die liefernden Schiffe durch ihr Auftreten erheblich zu vermindern, so halten wir diese Nachricht für unwahrscheinlich und durch Eifersucht und Missgunst erzeugt. An dem Wettbewerb betheiligen sich ausser englischen und deutschen auch französische und italienische Werften, von welchen die letzten Beiden ebenfalls mit Aufträgen bedacht sein sollen.

## Verhältnisse in der Handels-Marine der verschiedenen Nationen.

[Nachdruck verboten.]

Von Fab. Landau.

### I. Grössenklassen.

Die Anzahl der Handelsschiffe nebst deren Tragfähigkeit, wie solche im Besitz der verschiedensten Nationen sich befinden, sind ein stets wiederkehrendes Thema in allen Tagesblättern und Zeitschriften; doch müssen wir sehr oft die divergirendsten und unrichtigsten Angaben über diese Zustände lesen.

Dass ein so schwerwiegender Faktor wie die Handelsmarine eines Staates in dessen Wirthschaftspolitik berücksichtigt werden soll, wäre selbstverständlich; dass aber die verschiedensten „Organe“ je nach deren Partei-Stellung, -Richtung und — last not least — -Interesse diesen Faktor „betrachten“ und dessen thatsächlichen Bestand von ihrem Partialstandpunkt aus „beleuchten“, ist leicht erklärlich. Dass man die „Zahlen“ modifizirt und präparirt, das ist eine Kampfweise, wie dieselbe in der Politik Gebrauch, ja unerlässlich ist. Das Material, welches als Waffe von den Vertheidigern oder Bekämpfern der Interessen der Schifffahrt ausgenützt wird, nämlich die Grösse der betreffenden Handelsflotten ist aber auch äusserst elastisch. Eine Scala, wie gross eigentlich ein Schiff sein muss um als Seefahrzeug angesehen zu werden, existirt bekanntlich nicht — giebt es doch in der deutschen Handelsmarine einen Dampfer von 3,39 R.-T. — und beinahe der dritte Theil der registrirten Seeschiffe haben einen Netto-Raumgehalt von unter 30 R.-T. Nur eine kleine, je nach Bedarf vorzunehmende Verschiebung der grössten Grenzen bietet somit ein, den Tendenzen des betreffenden Berichtes entsprechendes Bild. — Ein drastisches Beispiel einer derartigen Manipulation ist letzters in einer „Studio über die französische Handelsmarine“ veröffentlicht worden.

Eine die thatsächlichen Verhältnisse in der Handelsmarine der verschiedenen Staaten schildernde Darstellung kann nur dann verlässlich und richtig sein, wenn dieselbe die Gliederung des Schiffsstandes berücksichtigt, d. h. die einzelnen Grössenklassen je nach deren Umfange in Betracht zieht und diese Verhältnisse einer gegenseitigen Vergleichung unterwirft. — Die Grenzen zu ziehen zwischen Küstenfahrzeugen solche für kurze lange Fahrt etc. und den wirklichen Ozeanfahrern wollen wir den Lesern überlassen. —

Die Vorthelle bei derartigen Untersuchungen liegen aber darin, wenn die Zustände nicht nur wie dieselben jetzt sind, sondern auch wie dieselben in einer früheren Periode gewesen, vorgeführt werden.

Nur dann lassen sich, ausser den Vergleich zwischen den einzelnen Staaten, auch solche über die günstigere oder nachtheiligere Richtung, welche die Entwicklung jeder einzelnen Flotte genommen hat, bestens übersehen. — Die uns in vorliegender Arbeit gestellte Aufgabe war eine um so schwierigere, als offizielle Daten über diese Verhältnisse in der Schifffahrt schwer oder gar nicht zu erlangen sind, diese Untersuchung auch auf die Vereinigten

Staaten, Schweden, Italien etc. auszudehnen, war deshalb nicht möglich. —

In folgender Tabelle bringen wir die Gliederung der Kauffahrteischiffe in England, Deutschland, Frankreich und Norwegen nach deren Bestand in den Jahren 1885 und 1896 nicht nach deren Anzahl in absoluten, sondern nur in relativen Werthen, da diese die wirklichen Verhältnisse am besten versinnbildlicht.

Von je 100 in den betreffenden nationalen Schiffslisten registrirten Fahrzeugen hatten einen Netto-Raumgehalt von . . . im Jahre 1885 bzw. 1896:

Netto-Raumgehalt in Reg.-Tons	Jahr	Segelschiffe				Dampfschiffe				Zusammen			
		England	Deutschland	Frankreich	Norwegen	England	Deutschland	Frankreich	Norwegen	England	Deutschland	Frankreich	Norwegen
bis 50	1885	34	34	85,3	44,2	12,8	16,1	40,4	37,2	28,2	31,3	82,4	44,7
	1896	37	54,6	90	52,5	16,2	5,5	51	32,6	28,2	40	86,8	49,7
50—100	1885	32,4	14,2	6	9,8	5,5	7,5	10,4	10,2	25,2	13,4	6,2	9,8
	1896	36	15	5	10,5	10,7	6,1	8,2	7,7	25,1	12,3	5,3	10,6
100—200	1885	12	11,3	4,7	8	6,9	8	5	10,6	10,5	10,7	4,9	7,8
	1896	8,5	7,1	3	5,5	5,4	15,6	5	10,7	7	9,6	3,0	6,2
200—300	1885	3,6	12,3	1,6	10,5	4,7	7	3,1	9,9	4,1	11,5	1,8	10,5
	1896	1,8	4,7	0,6	6,5	3,1	5	2,2	10,5	2,3	4,8	0,8	7,2
300—400	1885	2	9,1	0,8	8,6	5,2	6,1	3,6	13,9	3	8,6	1	8,3
	1896	0,5	2,7	0,4	5,6	3,4	3,7	2,1	10,3	1,7	3	0,6	6,3
400—500	1885	1,7	5,8	0,6	6,6	5,9	6,3	3,4	7,8	2,8	5,8	0,8	6,8
	1896	0,5	1,8	0,3	5,2	3,6	3,3	2,5	7,4	1,9	2,1	0,4	5,4
500—600	1885	1,4	2,6	0,3	4,4	4,5	9,2	2,4	3,6	2,2	3,6	0,4	4,6
	1896	0,4	1,3	0,1	4	3,2	4,1	2,2	4,2	1,6	2,1	0,3	3,9
600—800	1885	2,4	3,2	0,5	4,3	10,5	10,6	4,1	2,2	4,6	4,3	0,9	4,3
	1896	1,3	1,7	0,2	4,2	6,4	8,2	5,9	4,4	3,5	3,6	0,6	4,2
800—1000	1885	2,1	2,8	0,1	2	11,1	5,4	3,2	1,6	4,5	3,2	0,3	1,8
	1896	1,5	1,4	0,1	2,5	5,9	8,3	5,5	3,5	3,5	3,5	0,6	2,6
1000—1200	1885	2,2	2,1	—	1	10,4	5,8	4,3	1,4	4,4	2,6	0,4	0,9
	1896	2	2,1	0,1	2	6,2	4	2,5	2,9	4	2,6	0,2	1,7
1200—1400	1885	—	1,8	—	0,5	—	5	6,2	1,2	—	2,4	—	0,4
	1896	2,4	2,2	—	1,1	6,3	4	—	1,4	4,2	2,7	—	1,2
1400—1600	1885	3,2	0,4	0,1	0,1	10,9	3,5	4,6	0,4	5,3	0,8	0,2	0,1
	1896	2,2	1,8	0,1	0,4	6,5	2,7	3	1,2	4,2	2	0,3	0,5
1600—1800	1885	—	0,1	—	—	—	2	—	—	—	0,6	—	—
	1896	2	1,3	—	—	5,3	3,6	—	0,3	3,4	2,3	—	0,1
1800—2000	1885	2,3	0,1	—	—	6,2	4	6,1	—	3,3	0,4	0,3	—
	1896	1,4	1,1	—	—	4,8	2,2	5,5	1,5	3	1,3	0,6	0,2
2000—2500	1885	0,5	0,2	—	—	3,1	3,5	—	—	1,2	0,8	—	—
	1896	1,6	0,9	—	—	5,3	7	—	1,3	3,2	3	—	0,2
2500—3000	1885	0,2	—	—	—	1,7	—	—	—	0,5	—	—	—
	1896	1,2	0,2	—	—	2,8	5,7	—	0,1	1,5	1,8	—	—
3000—3500	1885	—	—	—	—	0,6	—	—	—	0,2	—	0,4	—
	1896	0,3	0,1	0,1	—	1	3,1	4,4	—	1,2	1	0,5	—
3500—4000	1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1896	—	—	—	—	0,7	2,5	—	—	0,3	0,7	—	—
4000 und mehr	1885	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1896	—	—	—	—	0,5	5,4	—	—	0,2	1,6	—	—

Die officiellen Register von Frankreich lauten „bis 3000 Reg.-T. und mehr“ diejenigen von Norwegen nur bis 2938 Reg.-T., welches wir bei dieser Darstellung berücksichtigen müssten.



Das Resumé vorstehender Darstellungen in grösseren Gruppen, und nur die Total-Zustände berücksichtigt, ist:

Von je 100 Schiffen hatten einen Netto-Raumgehalt:

Reg.-Tons		England	Deutschland	Frankreich	Norwegen	Im Durchschnitt
bis 50	1885	28,2	31,3	82,4	44,7	46,65
	1896	28,2	40,0 + 8,7	86,8 + 4,4	49,7 + 5,0	51,18 + 4,53
bis 500	1885	45,6	50,0	14,7	43,2	38,38
	1896	38,0 — 7,6	31,8 — 18,2	10,1 — 4,6	35,7 — 7,5	28,90 — 9,48
bis 1000	1885	11,3	11,1	1,6	10,7	8,67
	1896	8,6 — 2,7	9,2 — 1,9	1,5 — 0,1	10,7	7,50 — 1,17
bis 2000	1885	13,0	6,8	0,9	1,4	5,52
	1896	18,8 + 5,8	10,9 + 4,1	1,1 + 0,2	3,7 + 2,3	8,62 + 3,10
über 2000	1885	1,9	0,8	0,4	—	1,78
	1896	6,4 + 4,5	8,1 + 7,3	0,5 + 0,1	0,2 + 0,2	3,80 + 3,02

Die Verschiebung des Bestandes der fünf Grössenklassen, die wir in vorstehender Tabelle erwähnten, zeigt wie sich die Transportfähigkeit der Schiffe, der Entwicklung des Welthandels in der Berichtsperiode angepasst hat. Eine ausgedehntere Küstenschiffahrt, und eine reichliche leistungsfähige transatlantische Communication verlangt der jetzige Weltverkehr. Wessen Flotte diesem Verlangen am besten entspricht ist aus obiger Tabelle zu ersehen.

Die Total-Differenz seit 1885 beträgt 10,65%. An der Zunahme betheiligen sich die Küstenschiffahrt mit 4,53 und die Ueberseeische mit 6,12, wogegen die Mittelklassen (über 50 bis 1000 R.-T.) 10,65% eingeüsst haben.

Wenn wir die Kauffahrteiflotte der vier Nationen nach diesem Normal-Maassstab betrachten, finden wir die ausserordentlich günstigsten Verhältnisse in der deutschen Handelsmarine. Die Küstenschiffahrt hat um das Doppelte (des Normal-satzes) zugenommen; die Schiffe bis 500 R.-T. um das Doppelte abgenommen, wogegen die grössten Fahrzeuge jetzt gegen 1885 mehr als den zehnfachen Antheil in der Gesamtzahl besitzen.

Eine vorthellhaftere Vertheilung des Bestandes auf die verschiedenen Klassen als die normale, finden wir auch bei der englischen Flotte. Wenn auch der Prozentsatz der kleinsten Fahrzeuge derselbe geblieben ist, so hat doch die Zunahme der grösseren und grössten den Durchschnitt weit überschritten.

Die Vorgänge in der norwegischen Handelsmarine harmoniren mehr oder weniger mit der allgemeinen Entwicklung, wogegen die Verhältnisse in der französischen Marine ein Minus bei der Zunahme der grossen Schiffe um 6,9% gegen den Durchschnitt und gegen Deutschland sogar um 11,1% aufweisen.

Die grossen Vortheile, welche mit dem Wachsen der Schiffsdimensionen für die Rheder entstehen, brauchen wir hier nicht zu betonen, und wie sehr die deutschen Schiffseigner diese ausnutzen, ist aus der Darstellung der Verhältnisse in den verschiedenen Kauffahrteifлотten zu ersehen.

Der Netto-Raumgehalt der Schiffe in je einer der fünf Klassen hat in der betreffenden Periode noch viel intensivere Veränderungen als diejenige der Anzahl der Fahrzeuge aufzuweisen, und die Differenz beträgt im Durchschnitt 18,97%.

Von je 100 Reg.-Tons der Gesamt-Tonnage einer Nation waren vertheilt auf folgende Grössenklassen:

Reg.-Tons		England	Deutsch-land	Frank-reich	Nor-wegen	Im Durch-schnitt
bis 50	1885	2,48	3,03	12,89	5,14	— 0,09
	1896	1,62	2,12	14,38	5,04	—
bis 500	1885	17,29	36,08	34,22	51,95	— 15,26
	1896	8,38	9,86	23,84	36,39	—
bis 1000	1885	22,28	25,88	17,17	33,94	— 3,62
	1896	11,26	17,58	22,54	33,42	—
bis 2000	1885	46,15	29,32	18,77	8,97	+ 5,76
	1896	48,27	33,98	21,52	22,54	+
über 2000	1885	11,80	5,69	16,95	—	+ 13,21
	1896	30,47	36,46	17,72	2,61	+

Anstatt der durchschnittlichen Verschiebung um 18,97%, finden wir bei Deutschland eine solche von 35,43 bei England um 20,79 bei Norwegen um 16,18 und bei Frankreich nur um 10,38%. Die Tragfähigkeit der grössten Oceanfahrzeuge, welche in Deutschland seit 1885 ihren relativen Antheil um 31,23% vergrössert hat, hat in Frankreich in diesem Zeitraume nur um 0,77% zugenommen!

## Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

2. Haftung des Reichsfiskus aus der Collision eines Lootsenschliffes. Am 13. August 1895 stiess auf der Kieler Förde ein Hamburger Schleppdampfer mit dem Lootsendampfer „Berlin“ zusammen. Der Lootsendampfer wollte an die Anlegebrücke am Eingange des Kaiser-Wilhelm-Kanals gelangen und fuhr zu diesem Zwecke, nachdem er den Schlepper mit seinem Anhang überholt hatte, mit einer Wendung vor dessen Bug vorüber, wodurch die Collision herbeigeführt wurde. Die Assekuradeure des Schleppers belangten den

Reichsfiskus (vertreten durch das Kaiserl. Kanalamt in Kiel) auf Ersatz des diesen Schiffe zugefügten, von ihnen erstatteten Schadens, und haben in allen drei Instanzen obsiegliche Erkenntnisse erstritten. Die Gerichte haben übereinstimmend angenommen, dass der Führer des Lootsendampfers den Schleppzug hätte passiren lassen müssen, ehe er an die Brücke heranfuhr, und dass ihm ein schuldhafter Verstoss gegen Art. 16 der Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 zur Last fällt. Dagegen weichen die Erkenntnisse in der Begründung der Haftung des Reichsfiskus für das Verschulden des Führers des Lootsendampfers erheblich von einander ab. Der Dampfer gehört dem Reichsfiskus, wird für die Verwaltung des Kanals gehalten, ist in Friedrichsort stationirt und dient dazu, um Lootsen auf die Schiffe zu versetzen, die den Kanal befahren wollen. Eine Vergütung wird hierfür nicht gezahlt. Auch für das Lootsen wird eine besondere Gebühr nicht entrichtet, vielmehr ist der Ersatz dafür in den für das Passiren des Kanals zu zahlenden Tonnengeldern einbegriffen. Es besteht Lootsenzwang. Das Landgericht in Kiel nahm an, der Fiskus betreibe das Lootsengewerbe und sei deshalb Rheder und hafte wie ein solcher. Das Oberlandesgericht in Kiel hielt diese Auffassung nicht für zutreffend. Die Einrichtung des Lootsendienstes lasse sich nicht von der Kanalverwaltung trennen und sei eine Veranstaltung, die lediglich zur Sicherheit für die den Kanal wählenden Fahrzeuge und zum Schutze dieser Wasserstrasse selbst gegen Beschädigung durch unrichtige Navigirung getroffen sei. Aber der Reichsfiskus betreibe durch die entgeltliche Darbietung des Kanals zur Benutzung durch die Schifffahrt ein Gewerbe. Zu diesem Gewerbe gehöre auch das Halten des Lootsendampfers und deshalb sei allerdings eine Rhederei anzunehmen. Die Revision machte hiergegen geltend, dass diese Annahme auf einer Verletzung des Art. 54 Abs. 4 der Reichsverfassung beruhe, weil darnach das Reich den Kanal zur Erzielung von Gewinn nicht benutzen dürfe, letzteres auch thatsächlich nicht der Fall sei. Das Reichsgericht lässt es unentschieden, ob der Fiskus als Rheder im Sinne des Handelsgesetzbuchs anzusehen sei. Es genüge, dass dem Führer des Dampfers „Berlin“ ein Verstoss gegen die Kaiserl. Verordnung vom 7. Januar 1880 nachgewiesen sei, um den Fiskus als Eigentümer des Lootsendampfers zum Ersatze zu verpflichten. „Für die Erfüllung der aus Vertragsverhältnissen hervorgehenden und der durch specielle Gesetze auferlegten Verpflichtungen hat die juristische Person gleich den physischen Personen zu haften. Das treffe namentlich auch dann zu, wenn zur Abwendung von Gefahr erlassene besondere polizeiliche Vorschriften nicht befolgt worden sind und ein Schaden hierdurch entstanden ist. Selbstverständ-

lich kann in einem solchen Falle eine Haftung der juristischen Person nur dann eintreten, wenn die Nichtbefolgung der Vorschriften nicht auf einem unabwendbaren Zufall, sondern darauf beruht, dass eine zum Handeln für die juristische Person berufene physische Person die Vorschrift ausser Acht liess. Liegt aber dies vor, so ist die juristische Person zum Ersatz des Schadens verbunden und darf den Beschädigten nicht an ihren Vertreter oder Beamten verweisen.“ Wenn auch eine Einschränkung in Bezug auf solche Angestellte zu machen sei, die nicht zu einem selbstständigen Handeln berufen sind, so dürfe doch der Kreis derjenigen Personen, deren Handlungen als Handlungen der juristischen Person zu gelten hätten, nicht auf die zur Willens-Repräsentation berufenen Personen eingeschränkt werden. Die juristische Person habe vielmehr die Handlungen Derer als die ihrigen zu vertreten, die verfassungsmässig zum Handeln und zwar innerhalb des ihnen angewiesenen Geschäftskreises zum selbstständigen Handeln für sie berufen seien. In solcher Lage habe sich der Schiffer des Lootsendampfers kraft seines Dienstverhältnisses zum Reichsfiskus befunden und deshalb habe dieser die Folgen der in Ausübung seiner Dienstverrichtungen von dem Schiffer begangenen Versehen zu tragen. (Entsch. des I. Civ.-Sen. vom 29. Sept. 1897 in Sachen Reichsfiskus ca. Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft u. Gen. Rp. I 132/97.)

### Schiffspersonal der Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft.

Wäre es einem der alten Seeleute, die vor ungefähr einem halben Jahrhundert zuletzt Dienste an Bord der damaligen Handelsschiffe versahen, vergönnt, heute, wo der als Beherrscher des Meeres unbestritten anerkannte Dampfer das früher gebietende Segelschiff aus seiner dominirenden Stellung gedrängt hat, sich das Personal eines unserer grossen Dampfer anzusehen, der Alte würde gewiss vor Verwunderung und Staunen kaum im Stande sein alle Fragen auszusprechen, die sich ihm unwillkürlich aufdrängen. Denn statt der früher schon äusserlich durch ihre Gangart und Benehmen als Seemann kenntlichen, mit besonderer Bartracht ausgezeichneten Leute, sieht er heute an Bord theils bis zur Unkenntlichkeit mit Schmutz, Farbe oder Rauch bedeckte Gesichter, theils in karrirten Blousen und blauen Beinkleidern leichtfüssig herum-springende jugendliche Gestalten, die entweder heitere Gespräche führen oder mit den Händen in den Taschen Umschau nach einem Vorgesetzten halten, endlich aber sähe unser Alter — und das würde ihn gewiss am meisten interessiren — jüngere und ältere Leute, die alle gleichmässig blaue Kleidung mit blanken Knöpfen und goldenen Ärmel-Streifen und eine Mütze mit eigenthümlicher Verzierung tragen. Auf seine gewiss sehr erstaunte Frage nach der Stellung dieser in Uniform herum-spazirenden Herren würde ihm dann die prompte Antwort zu Theil: „das sind die Offiziere des Schiffes“. Der alte Seemann, der sich in Folge dieser Antwort nach seiner Meinung auf einem Kriegsschiff glaubt und diese Wahrnehmung auch dem um Rath Angegangenen, der am Gangway in einer dem Alten bekannten Kriegsschiff-Matrosenuniform steht, mittheilt, erfähre

zu seiner Verwunderung, dass er an Bord eines Handelsschiffes und zwar eines grossen Passagierdampfers sei.

Ein mit den heutigen Verhältnissen und ihrer Entwicklung Vertrauter würde, wenn der alte unmoderne Seemann von ihm die Erklärung forderte auf welche Weise diese Veränderung in so verhältnissmässig kurzer Zeit vor sich gegangen, um eine den Fragesteller befriedigende Antwort kaum verlegen sein; er wäre auch ferner im Stande dem neugierigen Alten mitzuthellen, dass die sich durch Farbe und Schmutz auszeichnenden Leute Matrosen, die durch Rauch und Russ Unkenntlichen Beschäftigte in der Maschine seien, dass die jugendlichen Blousenmänner Bediente der Passagiere und Mannschaft sind und den Namen „Stewards“ führen und schliesslich, dass die den Titel „Offizier“ führenden Personen die Steuerleute des Schiffes sind. Sollte die Neugierde des Alten noch weiter gehen und er gar die ihm verzeihliche Frage an seinen Impresario stellen, ob denn diese schön gekleideten Herren wirkliche Seeleute sind, so würde der auch in diesem Falle um eine Antwort nicht Verlegene erzählen, dass man an Bord dieser Schiffe unter einem Seemann etwas Anderes als in früheren Jahren verstehe, dass jedoch die meisten dieser uniformirten Herren in reichlich demselben Maasse mit den erforderlichen Kenntnissen für ihren Beruf ausgestattet seien, wie Schiffsführer und Steuerleute seiner Zeit. Denn in der gegenwärtigen Zeit sei ein Umstand, den man früher wenig beachtete, zu einer, grosse Berücksichtigung erfordernden Hauptfactor geworden, und dieser wichtige Gegenstand, mit dem immer gerechnet werden müsse, sei die Zeit.

Der dem alten Seemann die Auskunft Ertheilende wird vielleicht, wenn der Alte den Dampfer mit Kopfschütteln und etwas bedenklicher Miene verlassen, mitleidig über die Unwissenheit des unmodernen Greises lächeln und sich freuen, dass er in einer sich von Erfindungen und Neuerungen überstürzenden Zeit lebe und, dass es für ihn eigentlich noch kaum Ueberraschungen gebe. — Was würde unser hochmoderner Zeitgenosse nun sagen, wenn er etwa im Jahre 1950 — vorausgesetzt, dass unsere schnellverbrauchende Zeit ihn bis dahin am Leben erhält — das Deck eines Schiffes betrete und ihm statt der heute bekannten uniformirten Männergestalten weibliche (natürlich keine Bediensteten der weiblichen Passagiere, die wir ja schon längst haben) entgegenträten, die die Stellung und die mit dieser verbundenen Pflichten eines Schiffsoffiziers oder gar Kapitäns bekleiden?

So unwahrscheinlich es auch heute klingen mag, dass Rhedereien die verantwortlichen Posten auf ihren Schiffen aus den Vertretern des weiblichen Geschlechtes herausnehmen, so ist diese Eventualität doch nicht so ohne Weiteres als Phantasiegebilde von der Hand zu weisen. Denn ein Umstand könnte dazu beitragen das heute unglaublich Erscheinende innerhalb einiger Jahrzehnte zur Wirklichkeit zu gestalten — vorausgesetzt natürlich, dass das Landesgesetz keine Einwendungen erhebt — nämlich dass schon heute in verschiedenen Ländern bemerkbare Bestreben einzelner weiblicher Personen, die Qualifikation eines Schiffsoffiziers zu erlangen und zwar, und das ist die Hauptsache, diesen Posten mit bedeutend geringerem Gehalt zu versehen. Thatsache ist jedenfalls, dass in England eine hochstehende Dame, die Lady Ernestine Brudenell-Bruce, bestrebt war — allerdings vergebens — in den Besitz des Qualificationszeugnisses, welches zum Führen ihrer Yacht nothwendig ist, zu gelangen. — Eine andere junge Dame, Miss Barson, reichte vor einigen Wochen bei dem Marine-Board in Melbourne die Petition ein, das Examen als Steuermann machen zu dürfen. Ihr Bittgesuch wurde abgelehnt, weil ihr, wie sich die Prüfungskommission allen Ernstes ausdrückte, die vom Gesetz vorgeschriebene Fahrzeit als Vollmatrose fehle. — Wenden wir nun noch einen Blick nach den Vereinigten Staaten. Die Lebens-Ansichten der Yankees decken sich bekanntlich nicht immer mit den traditionell übernommenen Anschauungen der

Bewohner der Alten Welt. Deshalb setzt uns die Nachricht auch nicht in Erstaunen, dass unter den, auf den „Great Lakes“ beschäftigten Schiffsführern, nicht weniger als vier Frauen mit einem von Regierungsorganen ausgestelltem Patent, die obige Funktion versehen. Wie lange wird es noch dauern, dass sich in Frankreich, das bereits weibliche Advokaten, Mediciner und Vertreter anderer Berufszweige in grösserer Anzahl aufzuweisen hat, ähnliche Bestrebungen in Bezug auf den Seemannsberuf geltend machen? Sind aber derartige Bestrebungen in irgend einem Lande des europäischen Continents erst auf fruchtbaren Boden gefallen, so werden in Deutschland, von der Lehre der Socialdemokratie „erleuchtete“ Damen gewiss nicht hinter den Geschlechtsgenossinnen anderer Länder zurück bleiben wollen.

## Französische Bestrebungen zum Aufschwung und zur Erweiterung ihres auswärtigen Handels.

Es giebt kaum eine Nation, die öffentlichen Aeusserungen, welche eine Kritik der gegenwärtigen Zustände enthält, grösseres Interesse und lebhaftere Aufmerksamkeit zuwendet, wie die französische. Allerdings muss Der, welcher sich in kritischen Betrachtungen ergeht, eine bekannte Persönlichkeit sein, die ihren Anhang hat, der stets dieselbe Ansicht vertritt, ferner müssen die von ihm unternommenen Betrachtungen einen das französische Nationalgefühl kitzelnden Charakter tragen. Sind diese Bedingungen erfüllt, so kann der Betreffende auch darauf rechnen, einen grossen Sturm der Entrüstung oder Begeisterung, je nachdem, zu entfesseln. Von langer Dauer wird der künstlich herbeigeführte Zustand nicht sein, denn der die Abwechslung liebende Franzose sehnt diese herbei. Sollten sich nun keine Leute finden, was allerdings selten vorkommt, die dem Sensationsgelüste ihrer Landsleute auf irgend eine Weise Nahrung schaffen, so wird es nicht selten vorkommen, dass man sich dazu versteht, die zuerst gefasste Meinung des zuletzt alle Gemüther fesselnden Gegenstandes in eine entgegengesetzte zu ändern, denn irgend etwas muss der Franzose haben, wodurch er die Langeweile vertreibt. Zum grossen Leidwesen der Grande nation, trägt ihr sprichwörtlich gewordener „gallischer Witz“ hauptsächlich dazu bei, eine Sache selten lange ernst zu nehmen. Es finden sich sehr bald Spötter, denen es an einer ihnen Beifall zurufenden Menge nicht fehlt, die auch dem nach reiflicher Ueberlegung und grossem Ernst gefassten und zum Ausdruck gebrachten Entschlusse eine lächerliche Seite abzugewinnen verstehen. Wir erinnern an die Rede des Präsidenten der Republik, die dieser in der Bourse du Commerce in Paris vor einigen Wochen gehalten und in welcher er unter anderen lobenswerthen Ermahnungen seine Landsleute anspornte, Niederlassungen im Auslande zu gründen, die Auswanderung zu begünstigen und Handelsverbindungen mit anderen Ländern anzuknüpfen. Den Schluss der Rede bildeten die pathetischen Worte „Die Fürsorge der Republik erstreckt sich auf alle ihre Kinder und besonders auf die, die ihr in der Ferne dienen. Da, wo ein Franzose ist, ist Frankreich!“ Herr Faure hat die letzten Worte, wie alle seine an die Oeffentlichkeit dringenden Reden, nach reiflicher Ueberlegung gewählt. Er hat genau gewusst, welchen Einfluss gerade diese Worte auf das französische Volk ausüben. Und er hat sich nicht getäuscht. Denn die zündende vom Oberhaupt des Staates gebaltene Rede erreichte allerorten und in allen Berufszweigen ein in letzter Zeit fremd gewordenen Interesse für Handel und Verkehr. Gleichgesinnte und in naher Beziehung zur Schifffahrt Stehende veranlassten durch ihren Einfluss ein Zusammenwirken weiter Kreise; man ordnete Versammlungen an, Zusammenkünfte fanden statt, in denen auf die Tagesordnung als vornehmster Gegenstand „Vorschläge zur



Förderung des französischen Verkehrs“ gesetzt wurden. Dass es bei solchen Auseinandersetzungen nicht unterblieb, die Erfolge und Bestrebungen anderer maritimer Staaten ins Auge zu fassen, ist erklärlich. Man entdeckte dabei wieder einmal, wie schon so oft, dass der deutsche Seemann, Rheder und Kaufmann, es verstanden haben, ohne vorher durch Anspornungen ihres Staates dazu veranlasst zu werden, den Handel und die Schifffahrt ihres Landes in einer Weise zu erweitern und zu erhöhen, wie sie die Franzosen in ihren kühnsten Phantasien für sich selbst kaum jemals erwarten. Besonders mit dem gallischen Witz Begabte schrieben die Erfolge der Deutschen ihrem Anpassungsvermögen und ihrem nachgebenden Charakter zu, welche Eigenschaften sie in den Stand setzten, auch der schroffsten und abweisendsten Behandlung gegenüber eine stets friedliche Miene und unverdrossenen Eifer zu zeigen; diese Eigenschaften, behauptete man, hätten die Deutschen mit den Juden gemein. Anders äusserten sich einsichtsvolle und ernste Männer, die der Wahrheit die Ehre gaben und das Verdienst der Deutschen ihrer eisernen Consequenz und ihrer grossen, allen anderen Nationen überlegenen Schulbildung zuschrieben. Dies Bestreben, Erspriessliches zum Nutzen der Schifffahrt und des Handels zu schaffen, erfüllte eine Weile die Gemüther der französischen Nation, jedoch nur eine Weile, denn als sich schon Zeichen erlahmenden Interesses bemerkbar machten, veröffentlichte der Deputirte Charles Roux, ein Grosskaufmann von Marseille, seinen Bericht über das Handelsbudget. Der Inhalt und das Resultat, welches dieser Bericht ausspricht, wirkte aber so ernüchternd auf die Menge, dass man heute ruhig behaupten kann, der grösste Eifer und das lebhafteste Interesse ist bereits verschwunden und es wird nicht lange dauern, so werden sich Bedenken gegen die Auslassungen Herrn Faure's bemerkbar machen, die schliesslich in die entgegengesetzte Ansicht ausarten. Man wird dann die sonst nicht gerne erwähnte Thatsache, nämlich die stete Verminderung der französischen Bevölkerung, in den Kampf führen und eine Auswanderung aus diesem Grunde bekämpfen.

Der Jahresbericht des Deputirten Charles Roux über das Handelsbudget hat für alle maritimen Nationen ein grosses Interesse. Wir geben deshalb auch hier einen kurzen Auszug um an der Hand dieses, die Ernüchterung, welcher sich des französischen Volkes nach der Veröffentlichung der von kompetenter Seite gemachten Auslassungen, bemächtigte, verständlicher erscheinen zu lassen. Im Jahre 1896 ist der Aussenhandel Frankreichs zwar um 106 Millionen Francs gestiegen, doch auf diese an sich erfreuliche Thatsache fällt ein Schatten dadurch, dass der deutsche Aussenhandel in derselben Zeit um 361,500,000 Fr., der englische sogar um 890,650,000 Fr. gewachsen ist. Dazu kommt der Stillstand, der in der Entwicklung der französischen Handelsflotte trotz aller Schifffahrtprämien eingetreten ist. Auf zwanzig Millionen Tonnen, welche in französischen Häfen ein- und ausgefahren sind, gingen nur 6,003,000, d. h. ein Drittel mit französischen Schiffen, die andern unter fremder Flagge. Der Hafenverkehr selbst wächst nicht in erwünschter Weise, in vielen Punkten geht er sogar zurück. Während er in Hamburg um 760,000, in Antwerpen um 1,050,000, in Rotterdam um 1,350,000 Tonnen stieg, fiel er in Havre um 34,000 und in Dänkirchen um 20,000. Der Berichterstatter weist im Uebrigen nach, dass die amtliche Statistik der französischen Handelsflotte, ebenso wie diejenige der Kriegsmarine auf Augentäuschung beruht, indem sie eine Menge werthlosen, unbrauchbaren Materials mit aufführt. 61 Procent der französischen Dampfer, 70 pCt. der Segelschiffe, die auf dem Papier noch figuriren, sind 10—40 Jahre alt. Auf französischen Werften wird nur noch wenig gebaut. Wöchentlich schaffen die englischen Werften an Tonnengehalt mindestens ebenso viel wie die französischen in drei Jahren. Von 1893 bis 1896 ist die deutsche Handelsflotte, nur was die grossen Dampfer über 1000 T. anbetrifft, um 300,000 T. ge-

wachsen, die französische nur um 100,000, trotz der hohen Staatsunterstützung. Der Berichterstatter des Handelsbudgets wirft zugleich einen prüfenden Blick auf die Handelserfolge der franco-russischen Politik und findet sie dürftig. In den ersten sechs Monaten 1897 hat Russland von Frankreich nur für 9,769,000 Fr. Waare gekauft, während England 590 Mill. abnahm. Im Jahre 1896 belief sich der Handelsumsatz mit England auf 1970 Millionen, wobei Frankreich für 674 Millionen kaufte, für 1296 Millionen aber verkaufte, mithin über 600 Millionen profitirte. Unterdessen erreichte der Handelsumsatz mit Russland nur 289 Millionen: Frankreich kaufte für 254 und verkaufte nur für 35 Millionen. Der Profit lag also auf russischer Seite, über 200 Millionen! Die französische Ausfuhr nach Russland geht aber noch zurück, wie die obigen Ziffern beweisen, denn nach dem Ergebniss des ersten Halbjahres 1897 wird Frankreich kaum auf 20 Millionen gegen 35 Millionen des Vorjahres kommen. — Die im Handelsministerium sowohl, wie in einigen Küstenplätzen der Republik schon seit längerer Zeit sich bemerkbar machende Kundgebung zu Gunsten der Errichtung von Freihäfen, wird wieder mehr erwärmt, man erinnert sich, dass Frankreich früher deren drei besass, gegenwärtig jedoch keinen. Unter den Befürwortern steht der schon erwähnte Charles Roux an erster Stelle. Es ist gelegentlich der Erwähnung von Freihäfen vielleicht von Interesse, auf den Ursprung und das Verschwinden dieser im französischen Staate, hinzuweisen. Eine Ordonnanz Colbert's erklärte 1669 Marseille, Dänkirchen und Bayonne zu „freien Städten“, deren Privilegium erst nach mehr als einem Jahrhundert durch ein Gesetz vom 11. Nivose des Jahres III unterdrückt wurde. Für Marseille wurde dieses Privilegium 1814, jedoch nur für drei Jahre, hergestellt. Da in der Zeit zwischen Colbert und der Revolution der Handel dieser drei Städte und mit ihm der ganze Seeverkehr des Landes in höchster Blüthe stand, hat die Ansicht Wurzel gefasst, dass die französische Kauffahrt durch Anlegung von Freihäfen auch jetzt wieder viel gewinnen könnte. Jedoch ist es nicht dieser Umstand allein, welcher den Franzosen so grosse Hoffnungen zu versprechen scheint, vielmehr haben sie ihr Augenmerk auf die Freihafenanlagen Hamburgs und Bremens gerichtet und hoffen, dass französische Seestädte, ähnlich wie jene Freihäfen geändert, gleich den deutschen Hansabäfen, den Verkehr und die Schifffahrt an sich ziehen werden. Ob das Freihafenprojekt, wenn es wirklich dereinst kein Projekt mehr ist, sondern zur Ausführung kommt, den gewünschten Erfolg bringen wird, ist wohl sehr unwahrscheinlich. Das einzig wirksame Mittel wäre ein Umschwung der Zollpolitik und ein Verzicht auf den übertriebenen Protectionismus, der seit mehreren Jahren, nämlich seit der jetzige Ministerpräsident Einfluss auf die Politik ausübt, zum Schaden der Nation besteht.

## Vermischtes.

**Schiffbau.** Das auf der Werft der Action-Gesellschaft „Neptun“, Schiffswerft und Maschinenfabrik zu Rostock neuerbaute Dampfschiff „Anna Podelus“ machte am 9. November seine Probefahrt in See nach Gjedser-Feterschiff und zurück, wobei es die contractlichen Leistungen reichlich erfüllte und in Folge dessen seitens der Rhederei H. Podelus, Wismar, sofort übernommen wurde, worauf der Dampfer „Anna Podelus“, ohne wieder in den Warnemünder Hafen einzulaufen, zwecks Einnahme seiner ersten Holzladung gleich nach seinem Bestimmungshafen Memel weiter dampfte. Die nach der ersten Germanischen Lloyd-Klasse erbaute „Anna Podelus“ von 2000 Tons d. v. hat folgende Abmessungen: Länge 244' engl., Breite 35' 2" engl., Tiefe 18' 3" engl., Seitenhöhe 17' 6" engl. und ist mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 350 H.P. sowie sonstigen der Neuzeit entsprechenden Einrichtung ausgerüstet.

**Prüfungswesen.** Der Anfang der Steuermannsprüfung in Papenburg ist auf Montag, den 29. d. Mts., Morgens 8 $\frac{1}{2}$  Uhr, verlegt. Meldungen dazu bis Sonnabend, den 27. d. Mts.

**Germania-Werft in Kiel.** In städtischen Verwaltungskreisen der Stadt Kiel wird der Wunsch reges ein Polytechnikum zu errichten, weil man angesichts der ungeheuren Entwicklung der dortigen Schiffbauindustrie wähnt, an Betheiligung und Gebrauch des Instituts werde es nicht mangeln. Kiel hat entschieden Aussicht, der bedeutendste Platz für Kriegsschiffbauten in Deutschland zu werden; nicht zum wenigsten trägt zu dieser Entwicklung des Schiffbauwesens die Thätigkeit der Germania-Werft bei. Seit dem Ankauf der kieler Schiffbaustelle, „Germania-Werft“, seitens der Firma Krupp, hat diese, früher nur eine untergeordnete Stelle einnehmende, Werft ein stetes Wachsen und Gedeihen zu verzeichnen. Umfangreiche Vergrößerungen sind schon heute vorgenommen und noch ausgedehntere für das nächste Frühjahr in Aussicht gestellt. Es verlautet, dass die Firma Krupp innerhalb der nächsten Monate 2000 Arbeiter neu einstellen werde, da sowohl von Brasilien wie der Türkei grosse Kriegsschiffs-Bestellungen erwartet werden.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1.—31. Oktober 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet worden: 1896 Totalverluste an 18 Dampfern und 109 Seglern, 1897 an 18 Dampfern und 62 Seglern. Beschädigungen 1896 an 380 Dampfern und 386 Seglern, 1897 an 344 Dampfern und 206 Seglern. Die Totalverluste im Monat Oktober 1897 gaben nach Flaggen geordnet folgendes Bild:

	Dampfer	Segler
Amerikanische	1	4
Britische	10	10
Chilenische	—	1
Dänische	—	4
Deutsche	—	2
Französische	1	1
Griechische	—	1
Italienische	—	5
Niederländische	—	1
Norwegische	1	8
Oesterreichische	—	2
Portugiesische	—	2
Russische	—	2
Schwedische	—	6
Spanische	2	—
Türkische	—	1
Unbekannt	3	3

**Deutscher Exportverkehr mit Alexandrien.** Aus deutschen Exportkreisen wird geschrieben: „Die Vortheile, die eine Güterverfrachtung nach Alexandrien durch die Deutsche Levante-Linie den deutschen Interessenten bietet, sind anscheinend noch nicht genügend bekannt. Vom österreichischen Lloyd wird den Verkaufskommissionären für alle Frachten aus Deutschland eine Refactie unter dem Namen Exportprämie gewährt. Da die Kommissionäre in der Regel den Transportweg vorschreiben, und der Fabrikant meist franko Bord Triest liefert, so verschafft sich lediglich der Kommissionär durch die Vorschrift jenes Beförderungsweges eine Extraprovision, während der Fabrikant die ihm durch die Versendung über Hamburg gebotene billige Fracht in seinem Interesse nicht ausnutzen kann. Daher kommt es, dass von den Kommissionären häufig mit der angeblich unverhältnissmässig langen Transportzeit über Hamburg im Gegensatz zu Triest operirt wird. Thatsächlich ist dies nicht einmal richtig, unter der Voraussetzung, dass die Dampfer-Expeditionen in Hamburg pünktlich erfolgen, und der Ablader in Deutschland mit einer pünktlichen Expedi-

tion rechnen kann. Die verschiedensten Beispiele lassen sich dafür anführen, auch stehen Kaufleute in Alexandrien nicht an, die gleichen Auskünfte zu geben. Es muss als Thatsache angesehen werden, so führt das Konstantinopeler Handelsblatt an, dass eine Sendung über Hamburg, vorausgesetzt, dass sie bis zum Abgange des Dampfers daselbst nicht übermässig lange zu warten hat, nicht länger unterwegs ist, als über Triest. Der längere Seetransport über Hamburg entspricht lediglich dem längeren Bahntransport bis Triest. Nimmt man nun noch hinzu, dass der deutsche Fabrikant seine Waare via Hamburg für höchstens dieselbe Fracht nach Alexandrien wie auf dem anderen Wege bis Triest liefern kann, so liegt der Vortheil einer Beförderung über den deutschen Hafen auf der Hand. Die deutsche Linie wird heute ihrer billigen Frachtraten wegen fast nur für Schwergut benutzt, alle werthvolle Fracht entgeht ihr dagegen. Es kann dies nur daran liegen, dass die durch den billigen deutschen Levanteverkehr über Hamburg gebotenen Chancen nicht genügend bekannt sind.

**Japanische Strikes.** Mr. Longford, der britische Consul in Nagasaki, der bekannten japanischen Industriestadt, spricht sich in seinem Bericht an das britische auswärtige Amt in längeren Ausführungen über den Kohlenhandel seines ihm unterstellten Konsular-Distriktes aus. Besondere Erwähnung widmet er den Schwierigkeiten, welchen Kohlenminenbesitzer, bei der Beschaffung von Arbeitskräften unterworfen sind. Mr. Longford behauptet, das unnatürliche Steigen der Arbeitslöhne macht sich, zum Schaden der Minenbesitzer, so auffallend geltend, dass man schon mit dem Gedanken umgeht Eingeborene von Korea, deren Ansprüche an Lohn und Beköstigung bekanntlich sehr gering sind, zu importiren und ihre Arbeitskräfte anstatt der der Japaner in Anspruch zu nehmen. Unterwürfigkeit, Geduld und Gehorsam, Eigenschaften, die dem Japaner in früheren Jahren in hohem Grade eigen waren, sind jetzt unbekannt; der heutige Eingeborene kann sich getrost, in Bezug auf renitentes, ungehorsames und unzufriedenes Benehmen, den europäischen strikenden Arbeitern zur Seite stellen, ohne zu befürchten, dass letztere die ihren in Fleisch und Blut übergegangenen Eigenschaften in verringertem Maasse bei ihren asiatischen Kollegen finden werden. Da gemeinsame Arbeitsausstände, Boykotte gegen einzelne Fabriken, Revolten und andere in Europa und den Vereinigten-Staaten wenig mehr beachtete Ereignisse, in Japan auch nicht mehr selten vorkommen, ist die in Nagasaki sonst ihrem Zwecke entsprechende Polizeimaassschaft verdreifacht worden; trotzdem werden Stimmen laut, die selbst diese Verstärkung der Sicherheitswache nicht für genügend halten. Der britische Consul glaubt nicht, dass im kommenden Jahre der Kohlenexport die Höhe des Vorjahres, mit 2000000 Tons, erreichen werde. Da aber dieser Umfang an Kohlen reichlich zum Gebrauch der verschiedenen Fabriken, Eisenbahnen, Kriegs- und Handelsdampfer nothwendig ist, sieht man mit einigermaassen beklommenem Gefühl dem kommenden Jahre entgegen. Die von Japan nach chinesischen Häfen in kleinen Partien versandten Kohlen sind heute schon, in Folge der Lohnbewegungen und der anderen diese im Gefolge führenden Ereignisse nicht billiger als das aus Newcastle (Australien) und Brisbane nach jenen Häfen exportirte Heizungsmaterial. Mr. Longford meint, wenn nicht durch geeignete Maassregeln eine Aenderung in den hier herrschenden Arbeitsverhältnissen herbeigeführt wird, so wird man im nächsten Jahre erleben, dass die australische Kohle nach Japan eingeführt, preiswürdiger als die einheimische ist. Diese Eventualität hat man bereits in hiesigen Kreisen in Rechnung gezogen und ist deshalb eifrig bemüht Abhilfe zu schaffen.

**Ankunft des Riesenschwimmdocks in Havana.** Wir haben vor ungefähr zwei Monaten unseren Lesern mitgetheilt, dass das auf Veranlassung und Kosten der spanischen Marinever-

waltung von einer englischen Firma in Shields bestellte Schwimmdock zum Gebrauch der spanischen, an der Küste Cubas stationirten Kriegsschiffe seine transoceanische Reise antrat. Heute können wir die Mittheilung machen, dass das Schwimmdock ohne nennenswerthen Zwischenfall die Reise zurückgelegt hat. Die durchschnittliche Fahrt-Geschwindigkeit betrug 4,5 englische Meilen, die gesammte Distanz 6500 Meilen, mithin die Reisedauer zwei Monate. Das 22 Zoll im Umfang betragende Hanf-Schlepptau, nebenbei das grösste seiner Art, hat sich vorzüglich gehalten. Man kann dem Leiter der aus zwei Dampfern und dem Dock bestehenden Expedition, Kapt. W. Thompson, zum Erfolg seiner Reise nur Glück wünschen.

Der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck wurde am 11. November von einer hiesigen Firma der Bau eines Dreimastschooners in Auftrag gegeben.

### Kleine Mittheilungen.

Der Abtheilungsvorsteher der deutschen Seewarte, Herr Professor Dr. Köppen, wird seine öffentlichen Vorträge über „Meteorologie mit besonderer Rücksicht auf die Seeschifffahrt, erste Reihe: Wind und Stürme“ am Dienstag, den 23. November, beginnen und an den vier folgenden Dienstagen bis Weihnachten fortsetzen. Die Vorlesungen finden von 7 $\frac{1}{2}$  bis 9 Uhr Abends im Hörsaal B des Johanneums statt.

Die französische Regierung hat der Deputirtenkammer einen die Schiffsvermessung betreffenden Gesetzentwurf zur Berathung übergeben. Eine Aenderung des in Kraft befindlichen Gesetzes über diesen Gegenstand ist erforderlich, da eine Vermessung der Dampfer neuesten Stiles mit ihren Ueber- und Aufbauten nach den jetzigen Verordnungen Schwierigkeiten bietet.

### Vereinsnachrichten.

#### Nautischer Verein.

Sitzung vom 15. November. Unter den Eingängen macht der Vorsitzende auf das Novemberheft des Nautical-Magazine aufmerksam und erwähnt die Titel mehrerer in der englischen Monatsschrift veröffentlichten Artikel, die ein besonderes Interesse beanspruchen. Nachdem noch den Mitgliedern in Erinnerung gebracht wird, dass am 22. November ein Herr Baswitz, der Verfertiger von Rettungsringen, welche mit Renntierhaaren gefüllt sind, seine Erfindung den Mitgliedern vorführen will, wird zur Tagesordnung, Besprechung über die Befeuerung des East Goodwin Feuerschiffs, übergegangen. Der Vorsitzende hofft, dass die Berathung und die endgültige Resolution über den Gegenstand mehr Beachtung finde, wie die seiner Zeit über die Befeuerung des Rothen Meeres gefassten Beschlüsse. Ein Mitglied, von welchem schon vor längerer Zeit in der „Hansa“ ein auf das Thema bezüglicher Artikel veröffentlicht wurde, äussert sich in tadelnder Weise sowohl über die Befeuerung, sowie über die Nebelsignale des Feuerschiffs und hebt hervor, dass bei der Wichtigkeit, welche dieses Feuerschiff, als Anseglungspunkt aller von Osten kommenden Schiffe, mit Recht beansprucht, Feuer- und Nebelsignale in durchaus dem Zweck entsprechender Weise errichtet sein müssen. Redner schildert mehrere in der Praxis gemachte Erfahrungen, welche ihn bei unsichtigem Wetter die Dürftigkeit des Nebelsignals haben fühlen lassen und beantragt, der Nautische Verein möge das Trinity House von den Beschwerden in Kenntniss setzen und bei diesem eine Verbesserung der Befeuerung und des Nebelsignals anstreben. Man einigt sich, nachdem einige Vorschläge angehört, den Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins zu ersuchen, den Gegenstand auf die Tagesordnung des im nächsten Frühjahr stattfindenden Vereinstages zu setzen

und es dann den versammelten Brudervereinen überlassen, in welcher Weise sie die Angelegenheit zur Erledigung bringen. An dieses Thema knüpfend bespricht man noch die schon früher häufig angeregte Verbesserung des helgoländer Feuers, über dessen Beschaffenheit, nachdem die Insel in deutschen Besitz übergegangen, nicht mehr viel verlautet. Es soll jedoch, so erwähnt ein Vorstandsmitglied, der Mangel des in Rede stehenden Feuers in Marinckreisen erkannt und eine Verbesserung in Aussicht gestellt sein.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 12. November. Die gut besuchte Versammlung fand unter Leitung des Vorsitzenden statt. Nachdem zunächst 8 Herren als Mitglieder aufgenommen waren, wurden die Eingänge erledigt; es lagen vor: Bericht des Vereins der Seesteuerleute an der Weser über die letzte dortige Versammlung; Schreiben vom Ehrenmitgliede Herrn Döring-Bremen; solche von Mitgliedern von Matupi, Las Palmas, Tatal und Zanzibar; die Austrittserklärungen von 2 Herren. Nach einem nochmaligen Hinweise auf die zur Beschlussfassung vorliegenden Vorschläge des Verwaltungsrathes zu der Effektenversicherung des Vereins wurde über die Vertheilung des Hilfs- und Bergelohns verhandelt. Nach einem Hinweise auf die bedeutenden Schäden, welche den Schiffsbesatzungen infolge der Möglichkeit freier Vereinbarungen in dieser Richtung erwachsen seien, wurde einstimmig beschlossen, dass mit aller Kraft dahin gestrebt werden müsse, dass gesetzlich festgelegt werde, dass besondere Vereinbarungen und Verabredungen irgend welcher Art, welche der Bestimmung des Artikels 751 des Handelsgesetzbuches zuwiderlaufen, nichtig sein sollten. Hierauf wurde festgestellt, dass die Mehrzahl der in der Versammlung Anwesenden laut besonderer Vereinbarung einen Anspruch auf Hilfs- und Bergelohn überhaupt nicht hätten und dass nur die Minderkeit den entsprechenden Antheil an einem Zehntel vom Bergelohn oder einen Antheil an demselben nach Ermessen der Rhederei zu beanspruchen berechtigt sei. Eine Diskussion über den in Anlage B. niedergelegten Vorschlag der Technischen Commission für Seeschifffahrt wurde, der in demselben enthaltenen Möglichkeit einer begrenzten Vertragsfreiheit halber, von vornherein abgelehnt; auch für den Vorschlag der Anlage A, nach welchem der Berge- oder Hilfslohn zwischen dem Rheder, dem Schiffer und der übrigen Besatzung des bergenden Schiffes unter Berücksichtigung der sachlichen und persönlichen Leistungen eines Jeden von einer zuständigen Behörde nach freiem Ermessen vertheilt werden soll, fand sich eine Mehrheit nicht. In Bezug auf die Beschlüsse des hiesigen Nautischen und Schiffervereins wurde geltend gemacht, dass durch dieselben die Rhederei noch günstiger gestellt werden würde, wie es bislang im Durchschnitt bei der freien Vereinbarung der Fall gewesen sei. Durch diese Vorschläge würde die bergende Rhederei in weitaus den allermeisten Fällen von irgend welchem Risiko ausgeschlossen; dieselbe habe es ferner in der Hand, sich schon bei Aufrechnung der ihr durch die Bergung etwa entstandenen Schäden oder Kosten möglichst günstig zu stellen und partizipiere schliesslich an dem dann etwa noch verbleibenden Reste des Bergelohns für ein Risiko, welches, wie vorhin schon ausgeführt, in den meisten Fällen gar nicht existiert, mit zwei Dritteln, während Schiffer und Mannschaft für bestandene Gefahr an Person oder Existenz, geleistete zumeist schwere Arbeit nur je ein Sechstel dieser Restsumme zu beanspruchen berechtigt sein sollten. Wenn auch von der Mehrheit anerkannt wurde, dass die im Handelsgesetzbuche heute vorgesehenen Quoten, infolge der grossen Veränderungen, die seit Erlass des Gesetzes in der Schifffahrt vorgegangen wären, als veraltet angesehen werden müssten, so sei doch an dem Prinzip dieser Quoten und der Vertheilung des Brutto-Bergelohnes unter Rhederei und Schiffsbesatzung festzuhalten; die entgegenstehenden Ansichten Herrn Dr. Burchardts konnte



nicht als maassgebend erachtet werden, sobald eine für die Rhederei festgesetzte Quote im Allgemeinen als billig gelten könne. Sei daher die heute im Gesetze festgesetzte Quote für die Rhederei als zu ungünstig anzusehen, so genüge eine Aenderung derselben und derjenigen für Kapitän und Mannschaft, um eine für die heutigen Verhältnisse brauchbare Bestimmung zu schaffen. Die Versammlung beschloss daher mit grosser Mehrheit, dass der Vorschlag gemacht werden solle, den Brutto-Bergelohn in der Weise in Zukunft zu vertheilen, dass die Rhederei drei Viertel, Kapitän und Mannschaft je ein Achtel desselben zu erhalten haben würden. Eine Besprechung über die Vertheilung dieses Antheils an die einzelnen Personen der Mannschaft wurde der vorgerückten Zeit halber auf die nächste Versammlung vertagt und hierauf die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 17. November 1897.

Ausfrachten sind ziemlich unverändert gegen die Vorwoche. Desgleichen sind Heimfrachten im Allgemeinen unverändert. Getreidefrachten von Californien, sowie Salpeterfrachten von der Westküste Süd-Amerikas sind noch mehr anziehend; es wird ein Abschluss zu 40/— abzüglich 9 d von Portland für ein promptes Schiff gemeldet, von der Westküste Süd-Amerikas soll ein Schiff zu 31/3 per Ton Salpeter geschlossen sein. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Principality“, Portland/U. K. Cont. 40/—, abzüglich 9 d, spot.  
„Lord Shaftesbury“, Portland/U. K. H. A. D. 36/3, December Abladung.

„Haytor“, Chittagong/U. K. Cont. 27/6, Jute, März, Abladung.

„Marie“, Newport/Villa Constitution 14/6, Kohlen.

„Undine“, Tyne/Capetown 18/—.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 5. November 1897.

Die im letzten Berichte erwähnte Nachfrage nach prompter Getreideräume für Cork f. O. hält an und die Zahl der abgeschlossenen Charters würde ohne Zweifel noch erheblich grösser sein, wenn in der Nähe befindliche Dampfer nicht knapp wären. Wiedervercharterungen per Anfang November haben zu 3s 10 1/2 d stattgefunden und es würde sicherlich ein weiterer Aufschwung zu erzielen sein, wenn Räume disponibel wäre. Die Nachfrage hält für December noch lebhaft an, hört mit diesem Monat aber thatsächlich auf. Grosse Dampfer sind zu früheren Notirungen sehr gesucht, doch verhindert das Verlangen der Rheder bezüglich eines Theils der Ladung Hafer einigermaassen die Abschlüsse. Mit einer Concession eines Theiles Stückgüter, welche die Rheder jedoch noch nicht zu bewilligen geneigt sind, könnte ohne Zweifel eine kleine Besserung erzielt werden. Die Lage der Baumwollfrachten in den atlantischen Häfen ist im Allgemeinen unverändert, d. h. es hält ziemlich gute Nachfrage an, aber zu Raten, welche sich unter den Ansichten der Rheder hielten, und in Folge dessen ist die Zahl der Charters nur sehr gering. In den Golfhäfen, und namentlich in Galveston hat die Unterbrechung des Bahnverkehrs in Folge der Furcht vor dem gelben Fieber eine zeitweilige Demoralisation der Frachten und das Versögeln einiger wartender Dampfer nach nördlichen Häfen herbeigeführt. Für Kistenöl nach dem fernen Osten haben einige weitere Abschlüsse zu den Verladern günstigeren Raten stattgefunden. Dielenfrachten weisen einen entschiedenen Rückgang auf; die Frage nach Holzfrachten vom Golf ruht augenblicklich. — Das Geschäft auf dem Segelschiffsmarkt war in der letzten Woche ziemlich gering und beschränkte sich hauptsächlich auf Kistenöl nach dem fernen Osten, doch hat die Lage des Marktes sich

nicht wesentlich verändert und die Raten sind allgemein ziemlich gut behauptet.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	1 1/8 a 1 1/2 d.	17/6	15/	15/
London, Dpfr.	1 1/2 a 1 3/4 d.	17/6	15/	15/
Glasgow, Dpfr.	1 1/2 d.	22/6	15/	15/
Bristol	5d.	20/	16/3	17/6
Hull	5d.	20/	17/6	15/
Leith	5 1/4 d.	25/	18/9	17/6
Newcastle	5d.	17/6	17/6	15/a 17/6
Hamburg	70 s	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10c.	27 1/2 cts.	18 cts.	12a 16c.
Amsterdam	10c.	27 1/2 cts.	19 cts.	12a 16c.
Kopenhagen	4/6	25/	20/	25/
Bordeaux	3/9	32 1/2 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	5d.	22/6	17/6	17/6a 20/
Bremen	65 s	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	25/	17/6a 20/	22/6a 25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 9-64c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d. — Antwerpen 3-16d. — Bremen 35c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Balt. U. K.	Direct. Continent. Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	3/9a 3/10 1/2	3/9a 3/10 1/2	3/6a 3/7 1/2
Raff. Petrol. p. Segel	24 1/2	24 1/2	26c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21 1/2 c.	19c.	19 1/2 c.

## Büchersaal.

**Das Deutsche Seerecht.** Auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis unter Berücksichtigung ausländischer Seerechte neu bearbeitet von **Emil Boyens**, Rechtsanwalt beim Reichsgericht, mit einer Einleitung über örtliche Geltung seerechtlicher Gesetze. Erster Band. Verlag von **Duncker & Humblot**. Leipzig 1897. Preis geheftet M 10, geb. M 12.

Wenn unsere Seerechtsliteratur bislang äusserst spärlich war, so scheint nunmehr ein Umschwung sich geltend zu machen. Binnen verhältnissmässig kurzer Zeit ist dies das zweite Werk über Seerecht, das erschienen ist. Es verdankt, wie der Verfasser in seiner Vorrede erklärt, seine Entstehung einer Anregung zur Neubearbeitung des bekannten Lewis'schen Kommentars; ausser dem Namen von Lewis aber, den Boyens wohl aus Pietätsrücksichten neben dem seingigen auf das Titelblatt gesetzt, verräth der vorliegende Kommentar wenig Aehnlichkeit mehr mit dem ursprünglichen Werk. Schon der Stoff ist gewaltig angeschwollen dadurch, dass überall das ausländische Recht theils des Vergleichs halber angezogen ist, theils aus dem Grunde, weil bei dem internationalen Charakter der Schifffahrt nicht selten ausländisches Recht auch für die deutsche Rechtsprechung maassgebend ist und sein muss. Einen kritischen Maassstab an die Bearbeitung des Stoffes durch den Verfasser zu legen müssen wir uns versagen. Das muss dem Juristen vorbehalten bleiben und würde ohnedem schlecht in den Rahmen eines Blattes wie das unsrige passen, das in erster Linie nur die praktischen Schifffahrtsverhältnisse berücksichtigen soll. Vom rein praktischen Gesichtspunkt aus glauben wir aber das Buch um seiner Gründlichkeit und Vielseitigkeit willen allen Schifffahrtsinteressenten empfehlen zu dürfen. Das ganze Werk wird drei Bände umfassen, von denen bis jetzt der erste vorliegt.

# Holz

für Schiffsbedarf und Export,

SPECIALITÄT: Amerik. esch. Ruder in allen Längen.  
Amerik. Hickory-Hammer- und Hackenstiele.

Ernst Wehlen, Wienholtz & Paussen Nachf., Hamburg.

Eichen-, Pitchpine-, Teak-,  
Eschen-, Buchen-, Föhren- u.  
Fichtenholz in all. Dimensionen.

## Franz Behrens HAMBURG

Baumwall 12 und Kl. Grasbrook, Worthdamm.

### Segelmacherei und Flaggenfabrik.

## Ahlmann & Boysen Hamburg, Grimm 21.

### Praeservirte Butter

in Blechdosen und Flässern für Schiffsbedarf und Export  
nach allen tropischen Ländern.

Vielfach prämiirt.

Bremen.	Hamburg.	Berlin.	München.	Bremen.
Silber.	Erste.	Silber.	Gold.	Silber.

## THEODOR ZEISE

### Eisen- und Bronze-Gießerei

Altona - Ottensen.

Specialität:

### Schiffsmaschinenguss

in jedem Gewicht nach Modell oder Zeichnung (Lehmformerei), wie: Grundplatten, Condensatoren, Ständer, Cylinder, Schieberkasten, Kolben, Cylinderdeckel, Ventile, Ventilkasten, ganze Rohrleitungen, Drucklager, Sternrohre, Sternrohrbüchsen, Presscylinder, Plunger etc.

**Schiffsgehäuse** wie Klüsen, Poller, Lippklampen, Bootsträger, Davit-einsätze etc.

**Stiefelarmaturen,** Roststäbe, Feuerbrücken, Rostenträger etc.

**Schiffschrauben und Schiffschraubenflügel aus Eisen und Bronze.**

**Schiffsschrauben System Zeise, D. R. P. No. 46588**

mit dem höchsten Nutzeffect bei ausserordentlich ruhigem Gang, seit Jahren eingeführt bei vielen grossen Rhedereien.

## „GERMANIA“

Lebensversicherungs-Aktien-Ges. zu  
STETTIN.

Versicherungsbestand Ende Juli 1897:  
184 627 Policen mit 548 Millionen  $\mathcal{M}$   
Capital und 2 211 473  $\mathcal{M}$  Jahresrente.

Sicherheitsfonds Ende 1896:

**192 Millionen Mark.**

Ausser für alle Formen der Lebens- und  
Anwartschaft-Versicherung empfehlen wir  
diese Gesellschaft zum Abschluss von

### Leibrenten-Versicherungen

zu den vortheilhaftesten Bedingungen.

Die jährlich postnumerando zu erhebende  
Leibrente, **sofort** beginnend, und bis zum  
Tode zahlbar, beträgt für eine Capital-  
einlage von **1000.—** beispielsweise  
für die nachstehenden Beitrittsalter:

Beitrittsalter	Mark
55	77.30
56	79.70
57	82.20
58	85.—
59	88.—
60	91.10
61	94.—
62	97.20
63	100.50
64	104.20
65	108.50
66	113.20
67	118.20
68	123.10
69	128.50
70	133.—
71	136.50
72	140.—
73	143.50
74	147.—
75	150.—

Bei halbjährlicher oder vierteljährlicher  
Abhebung der Rente tritt eine geringe Ex-  
mässigung ein.

**Gemeinschaftliche Rente** für zwei  
Leben, geeignet für Eheleute, Geschwister  
etc., zahlbar bis zum Tode des Zuletzt-  
lebenden, zu sehr günstigen Tarifsätzen.

**Aufgeschobene Leibrenten** zur Sicher-  
stellung des eigenen Alters.

Besonders vortheilhafte Renten-Com-  
binationen zur Sicherstellung der Kinder  
durch einmalige Capital-Einzahlung oder  
jährliche Prämien.

Nähere Auskunft ertheilen

**Ebert & Weiszflog,**  
General-Bevollmächtigte.

Comptoir: Rathhausmarkt 4.

Börse: vor Pfeiler 25.

**HAMBURG.**

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 48.

Hamburg, den 27. November.

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Ueber Schiffsanker. — Erster Deutscher Seemannscongress. — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte.

### Auf dem Ausguck.

Unter der Spitzmarke „Time is money“ erzählt der „Phare de la Loire“, ein Blatt, das sich in letzter Zeit vortheilhaft durch seine vorurtheilsfreie Behandlung der französischen Schiffahrtsfragen ausgezeichnet hat, wie der Kapitän eines französischen Schnelldampfers durch allzugrosse Gewissenhaftigkeit, den Ladungsverschiffern einen grossen Schaden zugefügt hat. Der Fall ist lehrreich genug, um auch in den deutschen Schiffahrtskreisen bekannt zu werden. Der Dampfer „La Touraine“ ankerte am 24. Juli d. J. gleichzeitig mit dem Cunarder „Umbria“ bei der New Yorker Quarantine-Station vor Staten Island. Mit dem 24. Juli trat der neue Zollltarif in den Vereinigten Staaten in Kraft und für die Ladungsempfänger handelte es sich darum, ihre Güter noch unter den alten Tarif einführen zu können. Der Führer der „Umbria“ liess sich sofort mit einem Schleppdampfer nach New York setzen, um sein Schiff einklariren zu können, während Kapitän Santelli von der „La Touraine“ darauf bestand, sein Schiff selbst ans Dock zu bringen, und dann erst den Weg nach dem Custom-house antrat. Er kam dort um 4 Uhr 7 Minuten Nachmittags an, gerade zwei Stunden später als sein englischer Kollege. Die Bureaux waren bereits geschlossen, und um 4 Uhr 6 Min. war der neue Zollltarif in Kraft getreten, wonach einzelne Ladungsartikel, wie z. B. gewebte Stoffe, die in besonders grosser Zahl mit der „La Touraine“

verschifft waren, eine Zollerhöhung von 50 auf 120 Prozent ad valorem erfuhren. Man kann sich die Entrüstung der Ladungsempfänger, die um enorme Summen geschädigt sind, denken. Nachdem inzwischen die Entscheidung der obersten Zollbehörde herausgekommen, wonach die per „Umbria“ verschifften Waaren noch als unter dem alten Tarif importirt gelten, die der „La Touraine“ dagegen nicht, haben die interessirten amerikanischen Häuser ein Protestschreiben an die französische Gesellschaft gerichtet, in dem sie die Rhederei für den erlittenen Schaden haftbar machen. Die Sache wird voraussichtlich zu einem Process führen. Die französischen Schiffahrtsinteressenten lassen den Vorfall nicht unbenutzt, um die Anstellung von Marineoffizieren in den Kauffahrteidienst — Santelli stammt wie die meisten Kapitäne der Compagnie générale transatlantique, aus der Kriegsmarine — einer abfälligen Kritik zu unterziehen. „Militärisch oder auch nur nautisch streng korrekt zu sein, hat“, so führt ein Gewährsmann des „Phare de la Loire“ nicht mit Unrecht aus, „keinen Zweck mehr, wenn darüber die wichtigsten Interessen, denen das Schiff gerade dienen soll, aufs stärkste geschädigt werden, und dieses Verständniss für commercielle Interessen fehlt eben den rein militärisch geschulten aus der Kriegsmarine hervorgegangenen Offizieren“. Diesen Schluss möchten wir nun nicht gerade aus der Angelegenheit ziehen, wohl aber den, dass durchweg beim Bildungsgange der Schiffs-offiziere in der Handelsmarine zu wenig Werth auf



die kommerziellen Gesichtspunkte gelegt wird. Das geht uns hier nicht besser.

Prozesse zwischen Schiffbauern und Rhedern sind verhältnissmässig selten. Nicht, dass es an Differenzen zwischen ihnen fehlte; die Erscheinung erklärt sich vielmehr dadurch, dass die Schiffbauer in der Regel in ihren Kontrakten über Lieferung von Schiffen die Bestimmung aufnehmen, dass Streitigkeiten zwischen ihnen und ihren Auftraggebern durch Schiedsgerichte geschlichtet werden sollen. Es ist daher begreiflich, dass ein unlängst in Grossbritannien zum Austrag gekommener Prozess dieser Art viel von sich reden gemacht hat, wiewohl nicht gerade wichtige Rechtsgrundsätze in dessen Verlauf festgelegt wurden. Eine englische Rhederei hatte mit einer Werft einen Vertrag über Lieferung von 4 Dampfern abgeschlossen. Die Schiffe waren zur Zufriedenheit geliefert und wurden regelrecht von den Auftraggebern abgenommen. Zwei Jahre später verklagten diese Letzten die Werft auf 40 000 £ Schadenersatz unter der Vorgabe, die Schiffe seien nicht vertragsmässig ausgefallen, denn 1) hätten sie einen gebogenen, in der Mitte höheren Kiel, statt eines geraden, wie die Auftraggeber ihn bestellt, 2) sei der vereinbarte Volligkeitsgrad überschritten und 3) sei der Tiefgang grösser als vereinbart. Alle diese drei Mängel benachtheiligten die Eigenthümer und daher klagten sie auf Schadenersatz. Der Streit über den gebogenen Kiel drehte sich um die *questio facti*, ob der Auftraggeber mit der Anordnung einverstanden gewesen sei und der Richter nahm auf Grund der Zeugenaussagen an, dass solches der Fall gewesen. Auch die zweite Frage wurde zu Gunsten der Werft entschieden. Die einzige Rechtsfrage wurde bei dem dritten Punkt aufgeworfen, nämlich die, ob die Abnahme des Schiffes seitens der Auftraggeber die Werft von weiterer Haftbarkeit befreie. Das Urtheil des englischen Richters ist nicht ohne Interesse, weil es, trotzdem es zu Gunsten der Werft ausfiel, doch die nicht selten gehegte Illusion zerstört, dass mit der Abnahme seitens des Rheders der Schiffbauer nun auch von der Haftung für sogenannte „latent defects“ befreit sei. „Im vorliegenden Falle,“ so begründete der Richter die Abweisung der Klage, „sei der Kläger zur Forderung auf Schadenersatz nicht berechtigt, weil er den Tiefgang genau kannte, ehe er das Schiff übernahm. Die Abnahme eines Schiffes und Bezahlung seines Preises, auch wenn sie ohne jeden Vorbehalt geschehen ist, schliesse eine Berechtigung auf Schadenersatz nicht aus für alle solche Mängel, die nicht offen zu Tage liegen und daher bei der Abnahme nicht erkennbar sind. Wenn aber, wie im vorliegenden Falle, ein Fehler offenkundig zu Tage liegt und den Rhedern bekannt

ist, so sollen sie entweder bei der Abnahme ihre Schadenansprüche geltend machen, oder auf alle Fälle ohne allen Verzug.“

An dem Uebergang von den Segeln zum Dampf hat Norwegens Flotte bis in die jüngste Zeit hinein nur in geringem Maassstabe und mit einer gewissen Zurückhaltung Theil genommen. Zu einer Zeit, da man in keinem anderen Schiffahrt treibenden Lande mehr in dem Seglerbetrieb ein Rendement finden konnte, sind die Norweger noch stets als bereitwillige Käufer für zweithändige Segler im Markte geblieben, da ihnen ihre billigen Heuern, und eine nicht abzusprechende Fähigkeit sich mit einfachen und primitiven Mitteln zu helfen, bei dem Betrieb dieser obsoleten Schiffsgattung immer noch die Ausrechnung eines Gewinnes ermöglichten. Nach dem Bericht des britischen Konsuls in Christiania beginnt nun aber in dieser Beziehung ein Wandel sich zu vollziehen. Es scheint, dass auch die norwegischen Rheder trotz ihrer Sparsamkeit und Fähigkeit, das Schiffsmaterial auf das geschickteste auszunutzen, das sich mit Riesenschritten vollziehende Verschwinden der Segler nicht mehr aufzuhalten vermögen. Während in früheren Jahren die Segelschiffsflotte stets zunahm, bewegt sich der Bestand seit Anfang 1896 in abwärtsgehender Richtung, während die Dampfertonnage eine merkbare Zunahme aufweist. Auch der Schiffbau steht im Begriff, sich dieser unausbleiblichen Umwandlung anzupassen. Zwar zeigt sich auch in Bezug auf die Dampfer die alte, voraussichtlich in den finanziellen Verhältnissen begründete Vorliebe für den Ankauf von Objekten aus zweiter Hand, daneben ist aber auch im Lande selbst eine ganz beträchtliche Anzahl neuer Dampfer gebaut worden und noch mehr sind auf englischen Werften bestellt worden. Das Verschwinden der alten, gebrechlichen norwegischen Segler wird Niemand bedauern. Sie haben sich in der Statistik der Seeunfälle einer nicht gerade beneidenswerthen Bevorzugung erfreut und mit ihrem Verschwinden von der Bildfläche wird die Sicherheit zur See um einen bedeutenden Schritt vorwärts gekommen sein.

Aus dem Reisebericht des mit der Wahrung der Interessen der deutschen Fischerei betrauten Kriegsschiffes „Zieten“ verdient eine Einzelheit hervorgehoben zu werden. Es heisst dort, dass während die Fischdampfer vorsichtig manöverirten und die vorgeschriebenen Signale machten, die Segelfischer dies im Allgemeinen nicht thaten, sodass „Zieten“, als er im Nebel während der Nacht vor Anker lag, mehrfach in Gefahr kam angerannt zu werden, obgleich fast ununterbrochen die Glocke geläutet und der Umkreis mit dem Scheinwerfer beleuchtet wurde. Die Bemerkung ist insofern

nicht uninteressant, als in letzter Zeit, anlässlich der Revision des Strassenrechts auf See, sich eine ziemlich scharfe Fehde zwischen den Dampfer- und den Segelfischern darüber entsponnen hat, welche der beiden Gruppen sich in Bezug auf Befolgung der Ausweichregeln strenger an die gesetzlichen Vorschriften halte. Namentlich wurde den Fischdampfern eine gewisse Rücksichtslosigkeit und die Beanspruchung eines ihnen nicht zustehenden Vorrachtes vorgeworfen. Die oben mitgetheilten sicher absolut unparteiischen Beobachtungen scheinen das Gegentheil zu bestätigen. Der Bericht ist aber auch in Hinsicht auf das Verhalten der Dampfer und Segler allgemein von Interesse. Der Umstand, dass der Dampfer der manövrierfähigere von beiden Theilen ist, hat in der Rechtsprechung bei Kollisionen, wie es uns scheinen will, diesen in ungebührlicher Weise präjudiziert. Wo es sich um einen Zusammenstoss zwischen Dampfer und Segler handelt, wird dem Verhalten des Ersteren von vornherein ein Misstrauen entgegengebracht, gegen das sich schwer ankämpfen lässt. Es scheint beinahe, als ob der vorwiegend für die Segler günstige Ausgang derartiger Prozesse zu dem unerwünschten Ergebniss geführt hat, dass sich bei den Segelschiffsführern eine gewisse Indolenz in Beachtung der Ausweichvorschriften herausbildete. Solange man als Beleg für diese Behauptung nur die Aussagen von Dampferführern hatte, bedurfte es immerhin einer gewissen Vorsicht in der Beurtheilung. Hier liegt nun aber ein nach keiner Richtung hin beeinflusstes, unparteiisches Urtheil vor, an der Hand dessen eine Schlussfolgerung schon zulässig erscheint.

In Hamburg hat im Verlauf der vorigen Woche der erste grosse Seemannskongress stattgefunden, der zu einer Organisation der bisher in verschiedenen deutschen Hafenstädten gegründeten Seemannsvereine unter dem Namen „Seemannsverband in Deutschland“ geführt hat. Neben internen Verbandsangelegenheiten, Organisationsfragen etc. ist eine Reihe von Berathungsgegenständen erledigt worden, die in das Gebiet der Gesetzgebung greifen, wie denn ja auch zweifellos der neue Verband mit allen Mitteln darnach streben wird, einen Einfluss auf die Gesetzgebung zu gewinnen. Einen breiten Rahmen in der Verhandlung nahm die Erörterung des Themas, „Die Lage der Seeleute und die Missstände im Seemannsberuf“ ein. Was über diesen Punkt an Material zusammengetragen würde, könnte ausreichen für ein halbes Dutzend Tendenzromane von der Art, wie sie die selige Harriet Beecher-Stowe in ihrem „Onkel Toms Hütte“ geschaffen hat. Unsere Zeit ist freilich etwas kritischer geworden und sensationelle Aufbauschung genügt heute nicht mehr, um tiefeinschneidende Umwälzungen zu Stande

zu bringen. Es ist im öffentlichen Leben zu viel geredet, und über wirthschaftliche Missstände zu viel geschrieben worden, um das grosse Publikum nicht misstrauisch gegen solche einseitige Darstellungen zu machen. Mit der Zeit stumpft die öffentliche Meinung gegen derartige Manipulationen ab, und nirgends so wie im öffentlichen Leben muss man sich so vor den „toujours perdrix“ hüten. Dass Missstände in der Schifffahrt bestehen, soll damit keineswegs bestritten werden; in welchem Erwerbszweig giebt es solche nicht! Nur wird sich der Seemannsverband, wenn er es wirklich mit seinen Zielen auf Beseitigung dieser Missstände ernst nimmt, auch daran gewöhnen müssen, gangbare Wege zu betreten. Im Kampfe um Vortheile auf wirthschaftlichem und sozialem Gebiete nützen sich die scharfen Waffen allzu rasch ab: sie schlagen nicht nur dem Gegner Wunden, sondern sie kehren sich weit öfter gegen Den, der sie führt. Immerhin wird der Seemannsverband ein Faktor werden, mit dem man im öffentlichen Leben und besonders in der Gesetzgebung rechnen muss.

Endlich ist auch seitens der japanischen Marine ein Auftrag, und zwar ein ziemlich bedeutender, dem deutschen Schiffbau zugeflossen. Es handelt sich nach dem „H. U.“ um die Bestellung von neun Torpedobooten, ein grosses und acht kleine, die sich die im Torpedobootsbau eines Weltrufs erfreuende Schichau'sche Werft gesichert hat. Das grosse Torpedoboot soll bei einer Länge von 46 m und 125 Tonnen Displacement mit 2 Schrauben 29 Knoten Geschwindigkeit erreichen und mit 3 Schnellfeuergeschützen bewaffnet werden. Die kleinen Torpedoboote sollen bei 39 m Länge 82 Tonnen Displacement haben und mit 1 Schraube auf 25 Knoten kommen. Sie werden mit einem Schnellfeuergeschütz ausgerüstet. Die Japaner haben sich bei allen ihren Aufträgen, die bis jetzt zumeist an englische Werften gegangen sind, als überaus penible und sachkundige Auftraggeber erwiesen, die über alle einschlägigen Verhältnisse, sowie über die Vorgänge der einzelnen Werften aufs genaueste orientirt sind. Der Erfolg, den sich hier der deutsche Schiffbau errungen, ist daher um so höher zu schätzen.

Der Agrarier in Deutschland und der Rheder in England sind Schmerzenskinder ihrer Regierungen. Beide klagen ununterbrochen ihren Staat an, dass er ihr Interesse nicht genügend gegen die Ausbeutung Anderer schütze. Die Beschwerden des angezogenen deutschen Berufskreises richten sich vorwiegend gegen angebliche Vortheile, in deren Besitz nach ihrer Ansicht andere Erwerbszweige im eigenen Lande sich befinden, während der englische Rheder — und mit dem wollen wir uns beschäftigen — beim englischen Handelsamt wiederholt geltend gemacht, dass er den ausländischen Kon-

kurrenten gegenüber ungünstig gestellt ist. Unter diese Benachtheiligungen, zu denen der englische Rheder sich verurtheilt glaubt, gehören unter Anderen die grösseren Ausgaben, welche den Engländern im Gegensatz zu anderen Nationen, auferlegt sind, um ihre Schiffe zu unterhalten. Wir wollen auf das von jenseits des Kanals schon so häufig in Bezug auf diesen Gegenstand angeschlagene Lamento nicht weiter eingehen, wir stellen im Nachstehenden jedoch Vergleiche zwischen den Ausgaben zweier Schiffe von zwei mit einander konkurrierenden Linien. Die beiden Gesellschaften sind die Hamburg-Amerika-Linie und die Prince-Linie. Die Bemannung ist bei gleich grossen Schiffen beider Gesellschaften eine grössere in der deutschen Rhederei, die Verpflegung der englischen Besatzung eine bedeutend schlechtere, die Unterhaltungskosten, welche zur Instandhaltung beider Schiffe in Anrechnung kommen, bei der deutschen Rhederei, wenn von dem Aussehen der Schiffe auf die an sie verwandten Kosten geschlossen werden darf, ohne Frage grössere. Wer die Glaubwürdigkeit der ersten Behauptungen anzweifelt wird durch einen Besuch an Bord auf den verschiedenen Schiffen seinen Zweifel gehoben finden und wer bezüglich der Instandhaltung der Schiffe eine andere Meinung vertritt, kann von einem umständlichen Besuch an Bord absehen und sich gemächlich zwei Schiffe der beiden Linien von Weitem betrachten. Er wird dann gewiss bei dem oft sehr deutlich zu Tage tretenden Farbenmangel am Schiffsrumpf sowie an anderen Theilen des englischen Schiffes, zu Gunsten des deutschen entscheiden müssen. Und ähnliche Beispiele, wie das in Rede stehende, lassen sich oft und mit demselben Resultat anführen.

### Ueber Schiffs-Anker.

Von Theod. Lüning, Königl. Navigationslehrer.

Wie Segel und Dampf zur Fortbewegung des Schiffes dienen, so haben die Anker den Zweck, es in flottem Wasser fest zu legen. Da eine Nothwendigkeit hierzu schon vom Beginn der Schifffahrt an vorgelegen hat, so ist es zweifellos, dass man seit den ältesten Zeiten an Bord der Schiffe Anker hat benutzen müssen; aber diese sind, wie alle anderen Gebrauchsgegenstände, die wir von unsern Vorfahren übernommen haben, im Laufe der Zeit grossen Veränderungen unterworfen worden, sowohl hinsichtlich ihrer Form, als auch in Anbetracht des Materials, aus dem sie hergestellt wurden. In den ältesten Zeiten mussten schwere Steine, die von den alten Deutschen Senchilsteine, d. h. Senksteine, genannt wurden, den vorerwähnten Zweck erfüllen, auch benutzte man vielfach Metallmassen, die an Tauen ausgeworfen, durch ihre Reibung auf dem

Grunde das Schiff am Wegtreiben verhindern sollten. Auch heute noch werden schwere Quadersteine dazu benutzt, um daran Tonnen und sonstige Seezeichen zu verankern, die an den Küsten und in den Flüssen das Fahrwasser kennzeichnen; es ist diese Art der Verankerung also die allerälteste, nur muss man dabei nicht vergessen, dass die Fahrzeuge in grauer Vorzeit (ausgehöhlte Baumstämme u. s. w.) nur klein waren, das Gewicht solcher Anker also auch kein bedeutendes zu sein brauchte. Die alten Römer gebrauchten statt der Senksteine unter Umständen pyramidenförmig gestaltete, mit Felssteinen angefüllte Korbgeflechte. Von einigen Gelehrten wird nun in der Culturgeschichte behauptet, dass die vorerwähnten Metallmassen später mit einem Haken zum Eingreifen in den Grund versehen wurden, wodurch der einarmige Anker entstanden sei, den schon die alten Griechen gebraucht haben, und dass schliesslich ein zweiter Arm hinzugefügt worden sei, wodurch der Anker allmählich seine jetzige Form erhalten habe. Aber es ist vom seemännischen Standpunkte aus nicht anzunehmen, dass dies der geschichtliche Werdegang des Ankers gewesen sei, viel wahrscheinlicher ist es, dass der erste wirkliche Anker in unserm Sinne der war, den wir noch jetzt bei kleinen Schiffen gebrauchen und „Drey“ nennen, wo 4 Haken oder Klaue den Schaft wirbelförmig umgeben; denn ein ein- oder zweiarmer Anker mit festen Armen ohne Stock kann im Wasser nicht benutzt werden, da dieser, wie er auch geworfen werden mag, sich doch nicht von selbst aufrichtet, also auch nicht in den Grund eingreifen kann, sondern flach nachschleppen wird; wohl aber kann ein solcher im Hafen oder an der Küste gebraucht worden sein, wo man den einen Arm in den Grund hineinbohren konnte.

Wer diese ältesten Anker zuerst einführte, kann nicht mit Bestimmtheit angegeben werden, wahrscheinlich wurden sie zuerst von den Lydiern benutzt und nach ihnen von den Phöniziern, den grössten Seefahrern des Alterthums; sie bestanden ursprünglich aus Holz, das mit Blei ausgegossen und schaufelförmig zugeschnitzt war. Erst viel später wird man auf den eigentlichen Schiffs-Anker mit 2 Armen und einem Stock verfallen sein, weil dessen Herstellung schon mehr mechanischen Scharfsinn erforderte, was auch wohl der Grund gewesen ist, dass sein Erfinder „Anacharsis“ die Ehre gehabt hat, in ihm seinen Namen der Nachwelt überliefert zu sehen. Hatte man Anfangs beim Anker vorherrschend auf das Massige sehen müssen, weil er nicht in den Grund eingreifen, also nur durch seine Schwere das Fahrzeug festhalten konnte, so wurde sein Gewicht später, als man die 4 Arme angebracht hatte, auf das des gerade ausreichend starken Materials beschränkt, und dadurch seine Handhabung wesentlich erleichtert. Seine heutige



Form hat der Anker wahrscheinlich schon seit der Zeit Alexanders des Grossen, und es ist entschieden ein Irrthum, wenn angenommen wird, dass die alten zweiarmigen Anker, die zur Festlegung des Schiffes auf See oder auf der Rhede dienten, ohne Stock gewesen seien, zu welcher Annahme man wahrscheinlich durch Abbildungen verführt wurde, in denen der Anker perspectivisch auf die Ebene der Arme projicirt ist, sodass der rechtwinkelig dagegen stehende Stock dem Auge nicht sichtbar wird; ihnen stehen indessen in grosser Zahl auch solche gegenüber, auf denen der Ankerstock vorhanden ist.

Mit der wachsenden Grösse der Schiffe musste natürlich auch das Gewicht der Anker gleichen Schritt halten, wenn sie ihren Zweck erfüllen sollten, da diese aber, wie gesagt, zu jener Zeit aus Holz gefertigt und mit Blei ausgegossen waren, so musste ihre Vergrösserung bald zu unförmlichen Massen führen, die schlecht zu handhaben waren: es blieb daher nichts anderes übrig, als entweder ein schwereres Material zu ihrer Herstellung zu verwenden, oder ihre Anzahl zu vermehren. Das Letztere geschah naturgemäss zuerst, weil die Bearbeitung des Eisens damals mit sehr grossen Schwierigkeiten verbunden war; man verwandte beim Festlegen des Schiffes je nach Bedarf 2 oder mehr Anker gleichzeitig, indem man entweder von jedem der beiden Buge einen oder 2 Anker auswarf, oder auch 2 Anker an demselben Kabel befestigte und sie so, wie wir es nennen, verkettete. Bei diesem Verfahren, das unter besonderen Umständen übrigens auch heute noch angewandt wird, bindet man bekanntlich an das Kreuz des einen Ankers mittelst einer kurzen Kette (früher natürlich mittelst eines kurzen Taues) einen zweiten, so dass beide auf dem Grunde vor und hinter einander liegen, und der zweite den ersten am Durchschleppen durch den Grund hindert. Dieser letztere Umstand macht es erklärlich, dass z. B. die Phönizier stets eine grössere Anzahl von Ankern mit sich führten, die, da ihre Schiffe an beiden Enden spitz gebaut waren, sowohl vorn als auch hinten benutzt werden konnten. Zum Beweise dafür, dass die Anker diesen Seefahrern zuweilen auch zu ganz eigenartigen Zwecken gedient haben, und dass sie zu jener Zeit noch aus Holz gefertigt waren, möge hier beiläufig erwähnt werden, dass der alte Geschichtsschreiber Diodos erzählt, die phönizischen Kaufleute hätten sich in Spanien solche Schätze gesammelt, dass sie, um sie unterzubringen, sogar ihre Anker mit den Edelmetallen ausgefüllt hätten.

Uebrigens ist man, wahrscheinlich aus dem vorerwähnten Grunde, schon sehr bald dazu übergegangen, das Eisen zur Herstellung der Anker zu benutzen, denn es ist uns geschichtlich als ganz zuverlässig überliefert, dass die grosse Eikosere des

Königs Hiero II. von Syrakus, der von 269—215 v. Chr. regierte, ein mit verschwenderischer Pracht ausgestattetes und unter Anleitung des berühmten Mechanikers und Mathematikers Archimedes gebautes Schiff, das wegen seiner Grösse in keinen Hafen Siciliens einlaufen konnte und deshalb dem Könige Ptolemeus von Aegypten geschenkt wurde, 4 Hölzerne und 8 eiserne Anker an Bord hatte. Diese eisernen Anker konnten aber selbstverständlich nicht die Grösse und Schwere unserer heutigen Anker haben, weil man die Mittel nicht besass, um das Eisen in so riesigen Massen schmieden zu können, dazu wurden wir erst durch die Erfindung des Dampfhammers in den Stand gesetzt, die am Anfang dieses Jahrhunderts erfolgte. Im Alterthume, zur Trierenzeit, hatte ein Anker nach Böckh Urk. Seite 166 nur ein Gewicht von etwa 20 kg. und ein solcher kann begreiflicher Weise nicht vielen Widerstand leisten.

Die jetzigen gewöhnlichen Anker bestehen im Allgemeinen aus dem Schafte mit dem Ankerschäkel, den Armen mit den Händen und, wenigstens bei den meisten Ankern, aus dem Ankerstock. Der Schaft ist ein langes schweres Eisenstück von rechteckigem Querschnitt, welches nach dem einen Ende hin allmählich stärker wird. An diesem stärkeren Ende befinden sich die beiden gleich langen Arme, welche beinahe halbkreisförmig gebogen sind. Die feste Verbindung des Schaftes mit den Armen heisst Kreuz. Die Arme, deren Eisenstärke vom Kreuz aus allmählich abnimmt, tragen an ihren äusseren Enden herzförmige Verbreiterungen, die man Hände oder Flue nennt, sie endigen in einer Spitze, die Zahn heisst. Bei den meisten Ankern ist der Stock von Eisen, seine Länge ist gleich der des Schaftes von der Unterkante des Kreuzes bis zum Mittelpunkte der runden Durchbohrung, an dem einen Ende ist er kreisförmig gebogen, um ihn, wenn der Anker nicht gebraucht wird, längs des Schaftes beiklappen und so den Anker besser verstauen zu können. Während des Gebrauchs steht er rechtwinklig gegen die Ebene des Schaftes mit den Armen und wird in dieser Lage durch eine eigenartige Verdickung des Stockes auf der einen Seite und durch einen Vorlegering und Splint auf der andern Seite gehalten. Bei grossen Ankern findet man noch oft hölzerne Stöcke, diese bestehen aus 2 auf einander liegenden starken Eichenbohlplanken, welche zur Aufnahme des Schaftes je eine Vertiefung haben und durch aufgetriebene eiserne Bänder mit einander verbunden werden. Damit sich der Stock auf dem Schafte nicht verschiebt, ist dieser mit einem ringförmigen Wulst versehen, früher dienten dazu die sogenannten Nüsse.

Lässt man einen solchen Anker fallen, so wird er vermöge seines schweren Gewichts am Ende mit

dem Kreuz und den beiden Armen flach auf dem Grunde zu liegen kommen, wobei der Stock mit dem einen Ende auf dem Grunde steht und mit dem anderen schräg nach unten zeigt. In dieser Lage kann natürlich kein Arm fassen, dies geschieht erst, wenn die Kette gestoppt, dadurch der Schängel nach unten gezogen und der Anker umgekippt wird, so dass der Stock flach zu liegen kommt. Nun gräbt sich der Arm pilgertartig bei günstigem Boden so weit in diesen hinein, dass Stock und Schaft flach auf dem Boden liegen. (Schluss folgt.)

## Erster Deutscher Seemannscongress.

Vertreten durch Delegirte waren an dem Congress die Städte Hamburg, Lübeck, Kiel, Rostock, Stettin, Bremen, Neufahrwasser, Flensburg und Bremerhaven. Die Verhandlungen fanden in Hamburg am 15. November statt und waren beendet am 18. November.

Am 15. November, in der ersten Zusammenkunft, begrüßte der Vorsitzende des Seemannsvereins Hamburg, Herr A. Störmer, die Versammlung mit einer kurzen Ansprache. Im Verlauf dieser hob der Redner hervor, der Congress sei eine Folge des von Jahr zu Jahr zunehmenden Drucks des Kapitals auf die seemannische Bevölkerung. Der Zweck des Congresses sei deshalb, die Missstände im Seemannsberuf aufzudecken und geeignete Maassregeln zu finden, dagegen einzuschreiten. Die Tagesordnung wurde folgendermaassen festgesetzt:

1) Die Lage der Seeleute und die Missstände im Seemannsberuf. 2) Die Gründung eines Seemannsverbandes in Deutschland. 3) Stellungnahme zur deutschen Seemannsordnung und Berathung der hierzu vorliegenden Abänderungsvorschläge und Resolutionen. 4) Die Arbeiterschutzgesetze und die Seeleute.

Zum ersten Abschnitt der Tagesordnung äusserte sich Herr A. Störmer und theilte bezüglich der Missstände die Berichte von zwei Stewards auf einem Schnelldampfer mit. Nach Angabe des Berichterstatters haben diese eine ungerechtfertigte Behandlung erfahren und trotz aller Beschwerden keinen Richter gefunden, der sich ihrer annimmt. Nach Erledigung dieses Themas beleuchtete ein anderer Delegirter Hamburgs die zahlreichen Schwindeleien, die bei den Anwerbungen von Seeleuten im Inlande, namentlich in Süddeutschland, verübt würden, jedoch finden diese Uebervorteilungen nur auf die nach den Nordseestädten sich begibenden Seeleute Anwendung. In den Ostseeprovinzen, wo die seemannische Bevölkerung zu Hause ist, werde der heranwachsenden Jugend die Vorliebe für den Seemannsberuf von frühester Jugend eingeeimpft. Darauf berührt der Redner die Anforderungen, welche an Schiffsjungen mit einer Heuer von 12—15 Mk. gestellt werden und behauptet, die Besatzung der kleinen Ostseeschiffe, welche zwischen 4 und 12 Mann variire, bestehe zum überwiegenden Theil aus Schiffsjungen. Die Lohnverhältnisse sind allgemein sehr ungünstig. Die Seeleute der Ostseeprovinzen erhalten 20 bis 25 Pfg. pro Stunde Ueberstundenlohn, ein Hafenarbeiter würde sich unter 40 bis 50 Pfg. nicht dazu verstehen, dieselbe Dienstleistung zu verrichten. Von einem anderen Delegirten wird noch auf die häufig auftretenden Selbstmorde, die nach Ansicht des Redners die Folge schlechter Behandlung, sowie mangelhafter Kost und Logis seien, hingewiesen. In Bezug auf die Beschaffenheit der Wohnräume an Bord verweist der Vortragende auf die Ausführungen des Hafenarztes Dr. Nocht, der eine bessere Einrichtung der Schlafräume und die Lieferung von Bettzeug und Woldecken von den Rhedereien fordere. Von einer Seite wurde Protest er-

hoben gegen die staatliche Subvention der Schiffsbeder und eine bessere Schulung der Schiffsärzte befürwortet.

Am 16. November besprach man hauptsächlich die Bemannung der Schiffe und forderte, dass alle in See gehenden Schiffe auf ihre Bemannung hin einer Prüfung unterzogen würden. Ein Vertreter der socialdemokratischen Partei geisselte den namentlich an der Ostsee herrschenden Brauch, neben der regulären Ladung noch Deckslast mitzunehmen, weil dadurch die Bewegungsfähigkeit der Mannschaft auf Deck sehr erschwert werde. Derselbe Redner spricht sich heftig gegen die Führung von farbigen Personal als Mannschaft auf deutschen Schiffen aus, denn nach seinen Erfahrungen erzeugen verschiedene Racen an Bord ein und desselben Schiffes stets Unzuträglichkeiten und Streit. — Darauf brachten Hamburger Delegirte eine Resolution ein, in welcher alle bisher erörterten Fragen berührt sind, der Wortlaut ist folgender:

1) Der Congress fordert als Vertreter der deutschen Seeleute, dass nicht allein die Schiffe im Hafen einer reichsgesetzlichen Controle unterzogen, sondern auch während der Reise in See, speciell nach der sanitären Seite hin, scharf kontrollirt werden. Zu dem Zweck sind Schiffsärzte von der Regierung einzusetzen und haben als Reichsbeamte zu fungiren und als solche gegen alle sanitätswidrigen Eingriffe seitens der Schiffsbesitzer und Schiffer bzw. deren Stellvertreter sofort einzuschreiten. Der Congress ist überzeugt, dass so lange die Schiffsärzte in dem jetzigen Abhängigkeitsverhältniss dem Rheder und Schiffer gegenüber belassen werden, die unteren Chargen der Seeleute und auch die Zwischendeckspassagiere in Krankheitsfällen und auch sonst in sanitärer Beziehung eine auch dem Arzte unwürdige und verwerfliche Behandlung ertragen müssen. 2) Da die Willkür der Rheder und Schiffer grenzenlos ist und die Schiffsleute hierdurch arg geschädigt werden, ist es durchaus nothwendig, dass bezüglich der Verpflegung, der Wascheinrichtungen und der körperlichen Reinigung, sowie bezüglich der Logis- und sonstigen Aufenthaltsräume der Schiffsmannschaften, entgegen den Beschlüssen der Technischen Commission für Seeschifffahrt in Berlin, baldigst reichsgesetzliche Vorschriften geschaffen werden. Dem Antrage des Hamburger Hafenarztes, Herrn Dr. Nocht, mit allen Mitteln dahin zu wirken, dass das Maschinenpersonal einsichtsvoll und human behandelt wird, stimmt der Congress freudigst bei, nur fordert er diese Behandlung für alle Schiffsleute, da dieselbe zur Zeit als eine rohe, ja sogar unmenschliche zu bezeichnen ist. 3) Der Congress erblickt in der Ueberbürdung der Schiffsleute mit Arbeiten in den Heizräumen und Bunkern bei oft unmenschlicher Behandlung seitens der Vorgesetzten, sowie in der ungenügenden Bemannung und der minderwerthigen Verpflegung, die Hauptursachen zu den vielen Selbstmorden auf den grossen Dampfern der Hamburger und Bremer Linien. Diese Selbstmorde kennzeichnen die Zustände auf diesen Schiffen am allertreffendsten. Der Congress spricht seine Verwunderung darüber aus, dass in den Gutachten der Rheder und in ihren Jahresberichten dieselben gar keine Erwähnung finden.

Der nächste Gegenstand der Tagesordnung betraf die Gründung eines Seemannsverbandes in Deutschland. Mit allen gegen eine Stimme wurde folgender Antrag Hoffmann und Genossen-Hamburg angenommen: „Der Congress beschliesst, einen Centralverband der Seeleute für ganz Deutschland zu gründen. Die jetzt auf dem Boden der modernen Arbeiterbewegung bestehenden Seemannsvereine schliessen sich dem Verbands an.“

Als Ziel des Verbandes betrachtet man die internationale Centralisation der Seeleute. Der Verband erhält den Namen „Seemannsverband in Deutschland“ und hat den Zweck für die Interessen der Seeleute zu wirken und dadurch die Lage derselben nach jeder Richtung hin zu heben; insbesondere wünscht der Verband, dass: a. die Arbeitszeit auf See sowohl als an Land fest geregelt und möglichst beschränkt, b. die

Ueberstunden-, Sonntags- und Nachtarbeit möglichst beseitigt, c. ein auskömmlicher Lohn bezahlt, die Guthaben vom Seemannsamt revidiert und ausgezahlt, e. die sanitären Verhältnisse an Bord, speciell die Logis und Kost bedeutend verbessert, f. die Behandlung, besonders der Kranken, an Bord humaner gehandhabt, g. die Heuerbaase beseitigt, h. die Renten für die Empfänger erhöht, i. die Unfallverhütungsvorschriften erweitert, k. die Schiffe vor und während der Reise schärfer kontrolliert, l. die Strafen bedeutend gemildert und m. die Willkür der Rheder und Schiffer gänzlich beseitigt, das Leben sowie die Gesundheit und die Effekten der Seeleute besser geschützt und endlich die staatsbürgerlichen Rechte der Seeleute mehr gewahrt werden. Diesen Zweck will der Verband erreichen: a. durch Aufklärung der Seeleute nach jeder Richtung, b. durch Gewährung von Rechtsschutz, c. durch Unterstützung, d. durch Ansammlung und Veröffentlichung des Beschwerdematerials, e. durch Obmänner, die während der Reise den ganzen Betrieb kontrollieren und die Missstände notiren, f. durch Pflege der Geselligkeit unter den Seeleuten und deren Familien, g. durch Pflege der Solidarität mit allen Gleichgesinnten, h. durch Veranstaltung von statistischen Erhebungen, i. durch Eintreten für Schiffscontroleure und -Ärzte als Reichsbeamte, k. durch Eintreten für Heuerbureaus, die von den Rhedern und Seeleuten gemeinsam verwaltet werden, l. durch Eintreten für ein besseres und schnelleres Gerichtsverfahren, m. durch selbstgeschaffene Einrichtungen an Land, die den Seemann vor Ausbeutung und Uebervorteilung nach jeder Richtung hin schützen. Die Interessen der Seeleute sollen auf friedlichem Wege vertreten und nur dann, wenn alle Versuche, durch gütliche Vorstellungen die Beseitigung von Missständen zu erreichen, vergeblich sind, zum Strike gegriffen werden.

Am 17. November entspann sich eine längere Debatte über die Frage, in welcher Weise für den neu gegründeten Centralverband der Seeleute agitirt werden soll. Man beschloss ein Verbandsorgan unter dem Titel „Der Seemann“ ins Leben zu rufen, welches für 10 Pfg. pro Exemplar ausgegeben werden soll. In weiterer Diskussion erörtert man die festzunehmende Höhe der Beitrittsgelder und einigt sich, nachdem verschiedene Vorschläge angehört, auf M. 1,50 Eintrittsgeld und M. 0,75 Monatsbeitrag. Zum Sitz des Verbandes wird Hamburg gewählt, zum Verbandsvorsitzenden A. Störmer-Hamburg. Nachdem noch andere Beamte gewählt und der Sitz des Ausschusses nach Bremerhaven verlegt ist, tritt man in die Besprechung des dritten Gegenstandes der Tagesordnung, welcher die Stellungnahme zur deutschen Seemannsordnung enthält. Der Wunsch der Seeleute hinsichtlich dieses Theils der Tagesordnung wurde vom Vorsitzenden in kurzen übersichtlichen Worten geschildert. Der Redner hebt folgende nach seinem Dafürhalten abänderungsbedürftige Thesen hervor:

„Die Seeämter im Inlande müssen wie die Konsulate von der Reichsregierung, von den einzelnen Landesregierungen (§ 4) eingerichtet werden; mindestens drei Personen, die sämtlich dem Seemannsberuf angehört haben, müssen das Seeamt bilden. Einer von diesen dreien darf ausserdem nicht aus der Reihe der Chargirten entnommen werden. Es muss ferner ein Oberseemannsamt vorhanden sein mit einem Juristen als Vorsitzenden und vier seemannischen Beisitzern. Kost, Logis und die Mitnahme von Heilmitteln (§ 45) müssen gleichfalls von der Reichsregierung bestimmt werden. Die besonderen Vereinbarungen, die in den §§ 37—41 und 51, wie bei Bergelohn, bei den Ueberstunden, bei der Arbeitszeit auf See und dem Wachgehen im Hafen und dgl. zulässig sind, müssen sämtlich fortfallen. Das Gesetz lässt auch Zweifel darüber, ob der Schiffsmann nur den dienstlichen oder allen Befehlen seiner Vorgesetzten Folge zu leisten hat, und wer die Vorgesetzten sind, darüber sagt das Gesetz überhaupt nichts. Aber trotzdem belegt das Gesetz denjenigen Schiffsmann mit harten Strafen, der den Vorgesetzten den schuldigen Gehorsam ver-

weigert. Dieser Missstand hat schon zu vielen Unzuträglichkeiten und Bestrafungen geführt. Die Vermittelung der Heuern durch Heuerbaase oder diesen ähnliche Stellenvermittler muss entschieden verboten und bestraft werden. Sämtliche Auszahlungen an die Schiffsleute müssen seitens der Seemannsämtler erfolgen. Die Effekten der Schiffsleute müssen in Krankheitsfällen oder bei Arrtirungen ebenso berücksichtigt werden, wie bei Todesfällen. Die Kontrolle über die Schiffe muss ganz und gar dem Reiche unterstellt werden. Sie muss sich u. a. erstrecken auf den Bau, Klassifikation, das Beladen, die Bemannung, die Verproviantirung, die Logis-, die Reinigungseinrichtungen, die Unfallverhütungsvorschriften, die Heiz- und Bunkerräume, die Rettungsapparate, die Heilmittel und Pumpgeschirr. Jedes Schiff sollte vor dem Verlassen eines deutschen Hafens von einem Reichsschiffsinspektor kontrolliert, und an Bord während der Reise sollte die Kontrolle von dem Arzt und den Mitgliedern des Schiffsraths fortgesetzt werden. Die Strafgeelder von sämtlichen Seemannsämtlern gehören in eine Seemannskasse, die von einem Oberseemannsamt verwaltet wird und aus der die Schiffbrüchigen sowie die Wittwen und Waisen Unterstützungen erhalten. Von jedem Mannschaftslogis muss ein Obmann als Mitglied des Schiffsraths vom Schiffer jederzeit gehört werden und muss der Schiffer verpflichtet sein, die Beschwerden des Obmanns auf dessen Verlangen zu journalisiren.“

Nach diesem Referat stellt Redner folgenden mit grosser Mehrheit angenommenen Antrag: „Der Kongress beschliesst, den von der Kommission der Seeleute zwecks Abänderung der Seemannsordnung ausgearbeiteten Entwurf zur Redaction und Vervollständigung dem Verbandsvorstand und Ausschuss zu überweisen.“

Am 18. November liegen zum letzten Gegenstande der Tagesordnung noch verschiedene Resolutionen vor, unter anderen eine über Krankenversicherung und eine andere über Unfallversicherung. Nachdem verschiedene Delegirte hervorgehoben, die Rhederei müsse die Kosten eines Erkrankten bis zur vollständigen Heilung tragen, beschliesst der Kongress, die Reichsregierung zu ersuchen, die Seeleute unter Horanziehung der Rheder zur Beitragsleistung dem Krankenversicherungsgesetze zu unterstellen. Der Antrag, ein Gesuch an die Reichsregierung einzureichen, baldigst eine Aenderung des Unfallversicherungsgesetzes für Seeleute vom 13. Juli 1887 dahingehend vorzunehmen, dass der § 6 des Gesetzes in folgender Weise geändert werde, 1) bei der Berechnung des Jahresverdienstes nicht das neunfache, sondern das zwölfwache der pro Monat gezahlten Heuer gerechnet wird; 2) als Monatsheuer derjenige Betrag gerechnet wird, für welchen der Seemann geheuert und 3) die vom Seemann gemachten Ueberstunden und dergl. mit zur Anrechnung gelangen. Der Kongress hält es für unrecht, wenn dem Seemann nur ein Bruchtheil seines so wie so geringen Verdienstes zur Anrechnung gelangt und hofft, dass es nur der Anregung bedarf, damit den Wünschen der Seeleute in dieser Hinsicht Rechnung getragen wird“ wurde angenommen.

Schliesslich beantragten die Delegirten von Hamburg: 1) Der Seemannsverband erwirbt bei der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger die Mitgliedschaft, jedoch hält er die Reichsregierung für verpflichtet, die Rettung der Schiffbrüchigen an der deutschen Küste auf Reichskosten zu übernehmen und zu betreiben. 2) Der Seemannsverband in Deutschland erstrebt eine obligatorische Versicherung der Effecten der Seeleute gegen Zahlung einer geringen Prämie ihrerseits. 3) Jedes Mitglied des Seemannsverbandes in Deutschland erwirbt für sich persönlich die Mitgliedschaft des internationalen Bundes für Schiffs-, Hafen- und Flussarbeiter. 4) Der Verband erblickt in der Gründung von „International Homes“, deren Inhaber Mitglieder des internationalen Bundes p. p. sein müssen, eine Förderung der Lage der Seeleute. 5) Der Seemannsverband



erstrebt die Zurückweisung derjenigen Ausländer von der Anmusterung auf deutschen Schiffen, welche der deutschen Sprache nicht soweit mächtig sind, dass sie die gegebenen Commandos pünktlich ausführen können. Diese Anträge wurden dem Centrausschuss zur weiteren Erledigung übergeben.

Die Tagesordnung war nunmehr erschöpft und es wurde hierauf der Congress geschlossen.

## Seeamtsentscheidungen.

### Reichs-Oberseeamt.

Das Ober-Seeamt verhandelte heute in der Unfallsangelegenheit des Braker Vollschißes „Alida“, Schiffer E. Trüper, aus Elsfleth. Den Vorsitz führte der Vortragende Rath im Reichsamt des Innern, Geh. Ober Reg.-Rath Caspar. Als Beisitzer fungirten neben dem ständigen Beisitzer Kapitän z. S. z. D. Herbig-Stettin, Wasserschout Jul. Hendorf zu Brake, die Schiffskapitäne J. A. Heitmann und Steffens aus Lübeck, Schiffsbaumeister Georg W. Claussen jr. zu Geestemünde und Schiffskapitän Carl Wiegand zu Bremerhaven.

Als Reichskommissar war Korvetten-Kapitän a. D. Georgi-Oldenburg anwesend, der gegen den Spruch des Seeamts zu Brake, das gegen seinen Antrag dem Kapitän Trüper das Patent belassen, Beschwerde eingelegt hatte. Kapitän Trüper war zur Stelle und führte seine Vortheidigung persönlich, der geladene erste Steuermann war nicht erschienen.

Was den Thatbestand betrifft, so hatte die „Alida“ am 11. August 1896 in Ballast Montevideo verlassen, um nach Iquique zu segeln. Am 29. September sichtete man die chilenische Küste und steuerte nach Landpeilung. Um 6 Uhr abends wurde Punta Grueza in etwa 4 Meilen Abstand gepeilt, und da Kapitän Trüper bei den abflauenden Winden erkannte, dass er Iquique bei Tage nicht mehr erreichen würde, so drehte er bei und lag bis kurz vor 12 Uhr vom Lande ab, zunächst bei frischer Brise aus S, die aber bald abflaute; um 12 Uhr war es fast still. Um 8 Uhr wurde vom ersten Steuermann Kollmann das Feuer von Iquique in  $\text{NNO}\frac{1}{2}\text{O}$  missweisend gepeilt; kurz vor 12 Uhr, als dasselbe Feuer NO in der Kimm gepeilt wurde, beschloss Kapitän Trüper, der die Wache hatte, ostwärts zu halsen, um bei der herrschenden, nach N setzenden Strömung nicht an Iquique vorbeizutreiben. Um 12 Uhr übernahm der erste Steuermann Kollmann die Wache, Trüper blieb aber dennoch bis 1 Uhr an Deck. Um 12 Uhr wurde das Feuer von Iquique  $\text{NO}\frac{1}{2}\text{O}$  missweisend in ca. 13—14 Meilen Abstand gepeilt; es war zu dieser Zeit ganz stille See und kaum Steuer im Schiff. Die Luft war leicht neblig und diesig. Um 1 Uhr wurde vom Kapitän und ersten Steuermann Iquique-Feuer wieder in derselben Richtung  $\text{NO}\frac{1}{2}\text{O}$  in ca. 12 Meilen Abstand gepeilt. Nunmehr ging Trüper, der seit 5 Uhr morgens an Deck war, zur Koje, da er sich auf Kollmann, der das Schifferexamen gemacht hatte, verlassen zu können glauben durfte. Auch hatte er, wenn auch diesmal nicht wiederholt, die Weisung gegeben, dass, falls sich etwas Besonderes ereignen sollte, er gleich geweckt werde. Speciell hatte er Tags zuvor dem Kollmann aber die Weisung gegeben, das Feuer von Iquique nicht weiter als  $\text{NzO}\frac{1}{2}\text{O}$  am Compass zu bringen. Das Schiff lag zunächst OSO an, dann O und von 2 Uhr an ONO bis NO; der Kapitän hatte vor dem Weggehen noch gesagt, dass man falls es flau bliebe, mehr dem Feuer zu halten könne. Nach dem Fortgehen des Kapitäns hat der Wind aufgefrischt; es steht aber nicht fest, wann, die Angaben lauten auf 2 und 3 Uhr. Beim Loggen zwischen 2 und 3 Uhr will Kollmann gefunden haben, dass das Schiff 6 Meilen lief; er habe nun die Kreuz- und Grossraaen back gebrast, dann wiederum geloggt und gefunden, dass das Schiff nur noch 2 Meilen laufe. Während der ganzen Wache waren auch die Unter- und Focksegel aufgegeit, sowie vor dem ersten

Loggen Kreuzroyal und Kreuzbramsegel und nach dem zweiten Loggen Grossroyal und Grossbramsegel. Kollmann hatte zwischen 2 und 3 Uhr auch schon die Lichter auf der Halbinsel Cavancha, auf der sich eine Schmelzhütte befindet, gesehen, sowie gegen 3 $\frac{1}{2}$  Uhr die Berge von Cavancha. Zwölf Minuten vor 4 Uhr peilte Kollmann das Feuer von Iquique NNO. Zur selben Zeit will er den Kapitän geweckt und ihm gesagt haben, dass Brise aufgekommen sei und sie ca. 6 Meilen vom Lande entfernt seien; er habe die Kreuz- und Grossraaen back brassen lassen, das Schiff laufe wohl 2 Knoten. Hiernach soll der Kapitän angeordnet haben, das Schiff so bis 5 Uhr laufen zu lassen. Während sich der Kapitän angezogen hatte, kam schon die zweite Meldung, worauf er sofort an Deck geeilt ist. Das Schiff habe zu dieser Zeit vor dem Winde gelegen, habe aber nicht mehr als einen Strich abfallen wollen. Der Kapitän habe sofort Befehl gegeben, die Anker, die seit dem Tage vorher in den Rüstleinen aussenbords hingen, fallen zu lassen; bevor dies aber geschehen, sei das Schiff schon aufgestossen. Als die Pumpen gepeilt wurden, zeigten sie 4 Fuss Wasser, nach kurzer Zeit stand das Wasser im Raum aber bereits ebenso hoch, wie aussenbords. Da zu befürchten war, dass in der starken Brandung das Schiff auseinanderbrechen würde, liess der Kapitän das Backbordboot aussetzen, das aber von der See zertrümmert wurde. Erst bei Tagesanbruch gelang es, einen Theil der Mannschaft mit dem Steuerbordboot zu retten, wobei aber auch dies Boot auf den Felsen zertrümmert wurde. Mit dem Reste der Mannschaft verliess der Kapitän als Letzter das Schiff. Die Strandungsstelle liegt an der Südseite der Halbinsel Cavancha südlich von Iquique. Nach dem Aufstossen war das Schiff in der starken Brandung herumgeschlagen, sodass es mit dem Bug seewärts lag. Einige Tage nach der Strandung erst, als sich die Brandung gelegt hatte, konnte man an Bord des Schiffes gelangen und bergen, was irgend möglich war; das Fahrzeug selbst ging total verloren.

Das Seeamt zu Brake hat die Schuld an der Strandung in erster Linie dem ersten Steuermann Joh. Kollmann aus Bremen beigemessen, der in Sicht des Leuchtfuers von Iquique und trotzdem die Brise zunahm, den Kurs unverändert auf die Küste beibehielt, ohne durch öftere Peilungen seinen Standort näher festzustellen und ohne den Kapitän, als die Brise zunahm, zu wecken. Ihm wurde daher, dem Antrage des Reichskommissars entsprechend, die Befugnis zur Ausübung des Schiffergewerbes entzogen, das Steuermannspatent dagegen belassen. Betreffs des Kapitäns Trüper führte das Seeamt aus, dass er vorsichtiger und richtiger gehandelt hätte, wenn er sich um 1 Uhr nicht zur Koje begeben hätte, da es doch nur kurze Zeit gedauert habe würde, bis er Iquique erreichte. Er wurde deshalb wegen grober Gleichgültigkeit ernstlich getadelt, das Patent ihm aber belassen. Zur Entschuldigung wurde angeführt, dass er glauben konnte, sich auf seinen ersten Steuermann verlassen zu dürfen.

In der eingelegten Beschwerde führte der Reichskommissar wie in der seeamtlichen Verhandlung die Strandung und den Verlust des Schiffes mit auf die Gleichgültigkeit des Schiffers zurück, die auch das Seeamt zugegeben habe. Er könne die Milderungsgründe nicht zugeben. Die Schuld des Kollmann sei so gross, dass sie Milderungsgründe nicht verdiene; er musste sich um 2 Uhr durch Peilung klar machen, wie er zu handeln hatte. Ihm fehlten die Eigenschaften sowohl zur Ausübung des Schiffer- wie des Steuermannsberufes. Was den Kapitän anbetrifft, so war es falsch, dass er zur Koje gegangen, ohne bestimmte Anweisungen gegeben zu haben. Ferner musste er sich sogleich bei der ersten Meldung auf Deck begeben, bei schnellem Eingreifen wäre es vielleicht doch noch möglich gewesen, die Strandung zu verhüten. Auch wenn er unter Deck wachsam gewesen wäre, konnte er beim Spüren der Zunahme des Windes die nöthigen Maassregeln treffen.

Die Unterlassung, dass er nicht auf Deck geblieben, sei nicht zu entschuldigen, da er bei der ruhigen Fahrt keine Strapazen hinter sich hatte. Der Reichscommissar hielt seine Anträge, die er bereits beim Seeamt gestellt, auch heute für beide Schiffsofficiere aufrecht.

Kapitän Trüper, der einen äusserst sympathischen Eindruck machte, führte seine Vertheidigung selbst und wandte sich gegen die Beschuldigungen, die ihm von Seiten des Reichscommissars gemacht worden sind. Zunächst entspreche die Behauptung, dass sich das Schiff um 12 Uhr nachts 10–12 Seemeilen vom Iquique-Feuer befunden habe, nicht der Thatsache; ferner wandte er sich gegen den Vorwurf, ohne gehörige Instructionen das Deck verlassen zu haben. Wenn der Reichscommissar behaupte, dass der erste Steuermann Kollmann vorher während der Reise noch nicht in der Lage gewesen sei, das in ihn gesetzte Vertrauen zu rechtfertigen, da er, Trüper, bei Ankunft in Montevideo immer selbst an Deck gewesen sei, so sei hiergegen zu bemerken, dass die Verhältnisse doch ganz verschiedene seien, denn so schwer die Navigation vor Montevideo, so leicht seien sie vor Iquique, so dass sie selbst von einem Matrosen vorgenommen werden könnte. Kollmann würde sich in eine fixe Idee verrannt haben, denn wenn er stets so sinnlos hätte handeln wollen, so wäre ihm schon längst vorher in weit schwierigeren Fällen ein Malheur passirt. Die Bemänglung der Müdigkeit sei zu Unrecht; er sei 20 Stunden an Deck gewesen, am Abend konnte er wegen Aufkommens der Brise nicht von Deck und als er dasselbe verliess, sei alles still und ruhig gewesen. Die Aufgabe des Kollmann war um diese Zeit eine leichte, und er konnte nicht erwarten, dass Kollmann so unüberlegt handeln würde. Trüper bat schliesslich, den Spruch des Seeamtes bestätigen zu wollen.

Der erste Steuermann Kollmann hatte eine Schrift eingebracht, in welcher er seine Gleichgültigkeit zugiebt, aber darüber klagt, dass seine Existenz vernichtet werden solle, da ihm ausser dem Schifferpatent auch noch das Steuermannspatent entzogen werden solle. Er habe die besten Zeugnisse, fahre bereits 4 Jahre als Steuermann und habe der Schiffsführung oftmals selbstständig vorgestanden. Er werde sich den gebahnten Unfall gewiss zur Warnung dienen lassen. Die Strandung sei nur durch das lange Laufen vor dem Winde erfolgt. Hätte der Kapitän bei ihm Gleichgültigkeit oder Mangel an den nöthigen Eigenschaften gefunden, er würde ihm sicher nicht sein volles Vertrauen geschenkt haben.

Nach stattgehabter Berathung verkündete der Vorsitzende den gefassten Beschluss dahin, dass das Oberseeamt den Spruch des Seeamtes zu Brake bestätigt und sich über das Verhalten der Schiffsofficiere gleichfalls dem Urtheil des Seeamtes angeschlossen habe. Erhebliche Fehler habe sich Kollmann zu Schulden kommen lassen, besonders dadurch, dass er den Kapitän nicht sofort geweckt habe, als die Brise aufgekommen war. Hierzu wäre er unter allen Umständen verpflichtet gewesen, selbst wenn er keinen speciellen Befehl dazu erhalten hätte. Das Oberseeamt habe wie das Seeamt angenommen, dass der Kapitän diesen Befehl ein für alle Mal gegeben hatte. Es wäre wünschenswerth, dass wie bei der Kriegsmarine diese allgemeinen Befehle auch bei der Kauffahrteischiffahrt beim Wechsel der Wachen in schriftlichen Aufzeichnungen abgegeben würden, da dann volle Klarheit herrschen würde und niemandem ein Vorwurf zu machen wäre. Auch das Oberseeamt könne aber wie das Seeamt aus dem einmaligen Fehler nicht den Schluss ziehen, dass ihm wegen des einen Unfalls gleich beide Patente, das Schiffer- wie Steuermannspatent, zu entziehen seien. Was Kapitän Trüper anlaue, so kann das Oberseeamt die vom Reichscommissar gemachten Vorwürfe nicht in vollem Masse als begründet erachten; es sei schon ausgeführt, dass Trüper vor der Strandung durch 20stündiges Verbleiben auf Deck wohl ermüdet sein konnte und es wohl ge-

rechtfertigt war, wenn er zur Kojen ging. Es war um diese Zeit, 1 Uhr, stille See, und wenn er rechtzeitig gerufen worden wäre, wäre die Strandung voraussichtlich vermieden worden. Das Seeamt hatte dem Schiffer den Vorwurf gemacht, dass er Unrecht gethan habe, dass er so kurze Zeit vor dem Hafen zur Kojen gegangen sei, woraus zu erkennen sei, dass er nicht die Absicht gehabt, das Schiff selbst in den Hafen zu führen. Das sei aber unrichtig, denn er habe nach den gegebenen Befehlen beabsichtigt, sein Schiff in den Hafen zu führen; wenn die Befehle anders ausgeführt seien, so treffe ihn hierfür keine Schuld. Es wäre allerdings richtig gewesen, wenn er noch an Deck geblieben wäre und deshalb müsse der Vorwurf einer gewissen Gleichgültigkeit aufrecht erhalten bleiben. Im übrigen habe das Oberseeamt die Zubilligung der Reisekosten an den Schiffer Trüper beschlossen.

## Vermischtes.

**Neuorganisation des Zeichner- bzw. Sekretariatspersonals in der Kaiserlichen Marine.** In der Anlage zu Nr. 19 der Marineverordnungsblätter für 1897 sind „Vorschriften über die Annahme, Ausbildung und Prüfung des technischen Sekretariats- und Zeichnerpersonals der Kaiserlichen Marine“ veröffentlicht, die dazu bestimmt sind, eine Neuorganisation dieses Personals auf Grund höherer Anforderungen an die Vorbildung und entsprechender Erhöhung der Besoldungen einzuleiten. Die Vorschriften trennen innerhalb der Fachrichtungen des Schiffbaues, des Schiffsmaschinenbaues, des Hafenbaues und des Artilleriewesens die im Range der oberen Beamten stehenden Sekretariatsaspiranten, technischen Sekretäre, Konstruktionssekretäre und Geheimen Konstruktionssekretäre von dem im Range der Unterbeamten stehenden Hilfszeichnern der erwähnten Fachrichtungen und lassen erkennen, dass die Geheimen Konstruktionssekretäre nur im Reichs-Marineamt, die übrigen Beamten aber bei den Kaiserlichen Werften zu Wilhelmshaven, Kiel, Danzig und bei der Kaiserlichen Inspektion des Torpedowesens Verwendung finden sollen. Für die Annahme als Aspirant ist im Allgemeinen die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst, das Reifezeugniss einer vom Reichs-Marineamt anerkannten technischen mittleren Fachschule, eine zweijährige praktische Arbeit in den Werkstätten und eine einjährige Beschäftigung in den technischen Büros der Kaiserlichen Werften oder anerkannter Privattablissements sowie der Nachweis, dass der Bewerber das 26. Lebensjahr noch nicht überschritten hat, erforderlich. Gesuche um Zulassung zur Ausbildung als Aspirant sind an die Kaiserlichen Werften zu richten. Die Ernennung zum technischen Sekretär ist abhängig von dem Bestehen der ersten, die Ernennung zum Konstruktionssekretär von dem Bestehen der zweiten Fachprüfung. Als Besoldungen sind zunächst nur Remunerationen von 1500 bis 1800 Mk. für technische Sekretariatsaspiranten festgesetzt, die Gehälter der übrigen etatsmässigen Beamten sollen nach denjenigen schon vorhandener gleichwerthiger oberer Beamten bemessen werden; bestimmte Sätze aber wird der Marine-Etat für 1898/99 enthalten.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Firma Sartori & Berger aus Kiel haben in der Zeit vom 1. bis 15. November 502 Schiffe den Kaiser Wilhelm-Kanal nach beiden Richtungen passirt. Von den den Kanal benutzten Schiffen waren 277 Segler und 225 Dampfer. An der Durchfahrt theilten sich die einzelnen Schiffe nach Flaggen geordnet mit folgender Anzahl: 304 deutsche, 56 skandinavische, 22 niederländische, 13 englische, 5 finnische und 2 spanische.

Das englische Admiraltätsgericht, vertreten durch den Richter Mr. Barnes, verurtheilte den Norddeutschen Lloyd zum Zahlen des an Bord des Postdampfers „Hohenzollern“ auf der

Reise durch die Quartermaster gestohlenen Kontanten im Betrage 2447 2. Der Richter begründete seinen Urtheilsspruch damit, indem er dem für eine gute Ablieferung der Kontanten verantwortlichen Officier Nachlässigkeit im Dienste vorwarf und da die Rhederei für die Handlungen ihres Personals einstehen müsse, verpflichtete er diese zur Zahlung.

**Schiffbau.** Der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck wurde gestern von Herrn Aug. Spruth in Greifswald der Bau eines neuen Fracht- und Passagier-Dampfers übertragen.

## Kleine Mittheilungen.

Die bremische Dampfschiffshederei „Neptun“ beabsichtigt mit ihren Schiffen eine reguläre Fahrt zwischen Rotterdam und Riga zu eröffnen.

Eine neue transatlantische Dampferhederei ist in Malmö von den Herren Konström & Malmquist in's Leben gerufen. Es sind bereits mehrere Schiffe, die man zu kaufen beabsichtigt, in Aussicht genommen. Die neue Linie soll Verbindungen zwischen Boston, Antwerpen, Gothenburg, Malmö, Stockholm und Stettin herstellen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 22. November. Unter den Eingängen widmet der Vorsitzende dem X. Heft der Annalen der Hydrographie seine besondere Aufmerksamkeit; ein in demselben veröffentlichter Artikel wird theilweise gelesen und erörtert; ebenfalls Erwähnung findet ein Dankschreiben des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein über die Auskunft, welche der Verein über das hiesige Lootsenwesen auf Anfrage übermittelt. Nach Erledigung der eingegangenen Sachen erteilte der Vorsitzende des Vereins dem anwesenden Herrn Baswitz, welcher einen mit grossem Interesse aufgenommenen Vortrag über die zu Rettungsapparaten verwandten Materialien, hält. Redner führt an, dass man nach einander Korkholz, Presskork, Rennthierhaare und Sonnenblumenmark verwandt habe, und dass er selbst eine grosse Menge Rennthierhaare in seiner Fabrik verarbeite, jedoch haften an allen diesen Gegenständen mehr oder weniger Mängel. Es sei ihm gelungen, in der Bombaxfaser nach einer besonderen Präparation derselben, eine Masse herzustellen, deren Schwimmfähigkeit einestheils grösser als die bisher gebrauchlichen, nur zu Rettungsapparaten verwandten Füllungen ist, andertheils habe die Faser, nachdem sie längere Zeit im Wasser gelegen die Eigenschaft, in verhältnissmässig kurzer Zeit zu trocknen, ohne dabei an ihrer Schwimmfähigkeit etwas einzubüssen. Der von ihm mit dieser Faser gefüllte und mit dem Namen „Neuer Seelen-Retter“ bezeichnete Rettungskörper besteht aus zwei mit geeigneten Tragkörpern gefüllten Kissen, welche an Gurten über die Schultern gehängt werden, während zwei Bänder um das hintere Kissen laufend vor dem Vorderkissen fest anzuhaken sind, so dass beide Kissen am Körper anliegen. — Der Vorsitzende spricht Namens des Vereins dem Vortragenden seinen Dank aus. Von einem Mitgliede wird erwähnt, dass in der Woermannlinie in Hamburg sämmtliche auf den Schiffen verwandte Matratzen mit Bombaxfaser gefüllt seien, und dass der aus Vegetabilien bestehenden Masse die von Herrn Baswitz erwähnten Eigenschaften, bezüglich ihrer grossen Trocknenfähigkeit, innewohnen. — Hierauf vertheilt ein Vorstandsmitglied Einladungskarten zu der am Freitag, den 26. November, Nachmittags 3 Uhr, im „Wiener Bad“, Theaterstrasse 42/43, stattfindenden Schwimmprobe, welche mit der Schwimmkorkmatratze „Hammonia“ von ihrem Erfinder veranstaltet werden soll. Darauf wird als Tagesordnung für die nächste Sitzung: „Besprechung über die Schiedsgerichte zur Entscheidung von Ansprüchen bei Kollisionen“ festgestellt. Hieran knüpfend wird von einem Vorstandsmitgliede in übersichtlicher Ausführung

auf die Vor- und Nachteile der Schiedsgerichte im Allgemeinen aufmerksam gemacht.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 24. November. Als ordentliches Mitglied wird Herr Kapitän Hahn vom Dampfer „Sommerfeld“ aufgenommen und ein Kapitän zur Aufnahme vorgeschlagen. An Eingängen lagen vor: Ein Schreiben aus Papenburg von Kapitän Spillmann, der die Beschlüsse des Vereins bezüglich des Hilfs- und Bergelohnes einer Kritik unterzieht und mit neuen Vorschlägen hervortritt, die gelesen werden, jedoch, weil bereits bestimmte Beschlüsse gefasst, nicht mehr von Belang sein können; von Seeschifferverein „Weser“ zwei Schreiben. In dem einen wird dem Verein Mittheilung gemacht über Aenderungen im Vorstandspersonal des bremischen Vereins, in dem anderen Schreiben wird hervorgehoben, dass man an der Weser lebhaft für eine bessere Befahrung des Rothen Meeres einetrete; von der „shipmasters society“ ein Schreiben, worin der Sekretär des englischen Vereins ebenfalls eine bessere Befahrung des Rothen Meeres für nothwendig hält, ferner bittet Kapitän Froud den Verein, in deutschen Fachzeitschriften zu wollen, dass ein neuer Fernsignal-Code am 1. Januar 1898 an der chinesischen Küste zur Anwendung komme. Die Hamburger Handelskammer theilt in einem Schreiben die neu vorgeschlagene Personalzusammenstellung des Seeamtes mit und fragt, ob der Verein gegen die in Vorschlag gebrachten Personen etwas einzuwenden habe, letzteres wird verneint, nachdem die Mitglieder Einsicht in das Schriftstück, in dem sämmtliche Namen der in Rede stehenden Herren verzeichnet sind, genommen haben; ferner liegen Einladungen, die an die einzelnen Mitglieder vertheilt werden, zur Schwimmprobe mit der Korkmatratze „Hammonia“ vor. — Zur Tagesordnung, „weitere Veränderungen des Handelsgesetzbuches“ verliest der Vorsitzende die darauf bezüglichen von der technischen Kommission, beantragten Vorschläge, welche befürworten, dem Schiffer den Anspruch auf freie Zurückbeförderung anstatt nach dem Hafen wo er geheuert ist, nach dem Hafen der Ausreise zu geben. Hinsichtlich dieses Punktes, ob die bisherige Verpflichtung des Rheders seinen Schiffer nach dem Hafen wo er geheuert, zweckmässiger oder die vorgeschlagene nach dem Ausreisefahren ist, wenn die Dienste des Schiffers für die Rhederei nicht mehr beansprucht werden, entsteht eine längere Debatte, weil man über dem Begriff Ausreisefahren sehr verschiedener Ansicht ist. Der vorgeschrittenen Zeit wegen wird, kein bestimmter Beschluss gefasst und die weitere Besprechung des Gegenstandes auf die nächste am 1. December stattfindende Sitzung verlegt. Der Vorsitzende macht zum Schluss noch auf das am 27. d. M. abzuhaltende Stiftungsfest aufmerksam und fordert die Mitglieder auf, das Fest durch rege Betheiligung zu einem angenehmen und gemüthlichen zu machen.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 18. November. In der Versammlung, welche gut besucht war und durch Herrn Kölle in Vertretung des Vorsitzenden geleitet wurde, wurden zunächst zwei Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen. An Eingängen waren zu bemerken: Zuschrift eines Mitgliedes von Bahia, Notices to Mariners von einem Gönner des Vereins, sowie die Austrittserklärung eines Herrn. Verhandelt wurde sodann über die Vertheilung des der Mannschaft zustehenden Antheils an den Hilfs- und Bergelohn unter die einzelnen Personen der letzteren und zwar wurde zunächst ins Auge gefasst, in welchem Maasse die betreffenden Personen bedacht werden sollten. Aus der „Hausa“ wurden die diesbezüglichen Beschlüsse des Nautischen- und Seeschiffervereins hier gelesen, gegen welche jedoch geltend gemacht wurde, dass wenn auch jeder noch so geringe Leistungsantheil an einer Bergung seine Entschädigung finden müsse, von einer Vertheilung des Bergelohnes unter die gesamte Mannschaft abzusehen sei, und zwar auch dann, wenn hervorragende Leistungen besonders bedacht werden



sollten. Demgemäss wurde beschlossen, in Vorschlag zu bringen, dass der Antheil am Bergelohn unter diejenigen Personen der Mannschaft nach Massgabe ihrer persönlichen und sachlichen Leistungen vertheilt werden solle, welche einen Leistungsantheil an der Bergung hatten oder deren Dienstleistung durch letztere in erhöhtem Maasse in Anspruch genommen werde. Der Einwand hiergegen, dass bei denjenigen Personen, welche bei einer Bergung nicht bedacht würden, das Interesse sich verlieren würde, sich an einer späteren Bergung zu betheiligen, konnte nicht als stichhaltig erachtet werden, da nach Ansicht der Mehrheit in der Versammlung derjenige Schiffsmann, welcher bei einer Bergung nicht bedacht sei, bei einer späteren sich gewiss betheiligen werde, um auch seinen Antheil am Bergelohn zu erhalten, wohingegen derselbe, wenn er auch ohne Antheilnahme an der Bergung einen Theil des Bergelohns erhalte, es in einem Falle darauf ankommen lassen werde, wie gross sein Antheil, der müheelos erworben wurde, sich bei der Vertheilung gestalten werde. Jedenfalls sei es ein Unikum, dass jemand für eine Leistung belohnt werde, welche derselbe nicht vollführt, oder an welcher er keinen Antheil genommen habe. Angeregt wurde dann, in Vorschlag zu bringen, dass den Schiffsoffizieren, welche bei Bergungen zweifellos stets in hervorragendem Maasse betheiligt wären, die ausserdem, wie auch der Kapitän, für jede ihrer Handlungen und getroffenen Anordnungen mit ihrer Person und ihrem Patente einzustehen hätten, eine feste Quote am Bergelohn zugetheilt werde. Wenn auch der hiesige Nautische Verein auf eine Diskussion dieser Anregung sich nicht eingelassen, den Vorschlag vielmehr kurzerhand abgewiesen habe, so sei doch an der Berechtigung dieser Forderung ebensowenig zu zweifeln, wie an der des Kapitäns, dem für seine Mühewaltung, die ihm wenig mehr Verantwortung und nie so viel Arbeit und persönliche Gefahr einbringe, wie dem meistbetheiligten Schiffsoffizier ein ebenso grosser Antheil am Bergelohn zugemessen sei, wie den Schiffsoffizieren und der Mannschaft zusammengenommen. Der vorgertickten Zeit halber musste auf eine weitere Diskussion verzichtet und die Sache bis zur nächsten Versammlung vertagt werden. Nachdem noch eine Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe vorgenommen war, wurde die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 24. November 1897.

Salpeterfrachten bleiben anhaltend fest für December-Beladung, während Befrachter für spätere Sichten etwas flauer gestimmt sind. Weizen von den californischen Häfen zeigt stetige Festigkeit für Januar-Beladung, für spätere Sichten zeigen sich Befrachter abhaltend. La Plata ist unverändert. Pitch Pine-Frachten etwas gewichen. Reis zeigt wenig Leben. Calcutta bleibt fest, desgleichen zeigen Kohlenfrachten von Australien Festigkeit. Ausfrachten sind im Grossen und Ganzen unverändert. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Victorene“, Westküste Süd-Amerikas/U. K. Cont, 30/— 1/3 direct, Salpeter.

„Bolivia“, London/Brisbane, 24/0 per ton d. w., Stückgüter.

„County of Clare“, Sidney/London oder Liverpool, 31/3 p. T. R. opt. Boston (Mass.), 31.—

„Burgemeester Jonkheer Coenen“, Java/U. K. Cont, Staaten, 25/6 1, 26/— 2, Ladeplätze.

„Fernbank“, Cardiff/Iquique, 15/—, Kohlen.

„Artisan“, Cardiff/Rio de Janeiro, 16/—, Kohlen.

„Areola“, Cardiff/Rio de Janeiro, 15/6, Kohlen.

„Westfold“, Cardiff/Maranham, 13/—, Kohlen.

„Carnarvon Bay“, 1796 T. R., Liverpool/Vancouver, £ 3,380, Lumpsum.

„Lawhill“, New York/Japan, 22 Cents, Petroleum.

„Collessie“, „ „/Java 20/, 21/, 22/ cents, 1, 2 bzw. 3 Plätze, Petroleum.

„Cedarbank“, Calcutta/Dundee oder Hamburg 27/6, + 1, falls für Ordre, Jute, Febr./März.

## New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 12. November 1897.

Unser Frachtenmarkt für Dampfer zeigt im Gegensatz zu dem der vorigen Woche nur geringe Aenderung. Die Nachfrage nach Räumte für November nach Cork f. O. dauert fortgesetzt an und sowohl Charterer, wie Wiedervercharterer haben solche Boote zu 4s abgeschlossen. Die Rate für Dezember-Räumte ist bis auf 3s 10 1/2 d gestiegen. Grosse Boote mit einem Theil Hafer für ausgesuchte Häfen können für Dezember zu 3s und 1 1/2 d, für Januar zu 2s 10 1/2 d und weniger plazirt werden, während für Februar 2s 10 1/2 d und 2s 6d berichtet ist; der Bedarf für solche Räumte später als Dezember war bisher gering, jedoch scheint gegenwärtig eine etwas bessere Nachfrage zu beginnen. Für das Privilegium eines Theils Stückgutladung für spätere Monate wäre 1 1/2 d mehr zu erreichen; in der Nähe befindliche Boote, welche diese Bevorzugung zugestehen, können mit noch höheren Raten gesichert werden. Charter für Baumwolle von atlantischen Häfen zeigen gegenüber den letzten Notirungen einen leichten Aufschwung; Nachfrage herrscht für prompte Boote und erstreckt sich nicht später als December. Der Bedarf nach Dampfern für die Kistenöfahrt nach dem fernen Osten hat gegenwärtig in Anbetracht der häufigen Engagements mit Segelschiffs-Räumte aufgehört. Von den Holzhäfen ist gar keine Nachfrage. — Grosses Geschäft zu den zuletzt berichteten Raten herrscht im Segelschiffsmarkt für die Kistenöfahrt nach dem Osten, im Uebrigen will sich die Fahrt in anderen Ladungsgattungen in Folge des Mangels an Räumte und in Folge der beständigen Meinungsverschiedenheiten zwischen Rheder und Vershiffer nicht entwickeln. Es herrscht grössere Nachfrage für Stückgutladung nach den Kolonien und ebenfalls in anderen Richtungen, jedoch ist wenig bisher in diesen Linien gethan. Navalstores-Frachten sind still oder wenigstens ohne merkliche Aenderung, dasselbe mag noch in Bezug auf Bretterfrachten für Süd-Amerika und Bauholzfrachten nach Europa gesagt werden.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 1/2 d.	20/	15/	15/
London, Dpfr.	4 1/2 d.	20/	17/6	15/
Glasgow, Dpfr.	5d.	22/6	15/	15/
Bristol	5d.	20/	17/6	17/6
Bull	5d.	22/6	17/6	15/
Leith	5 1/4 d.	25/	18/9	17/6
Newcastle	5d.	20/	17/6	15/17/6
Hamburg	75 δ	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10 1/2 c.	27 1/2 cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	10 1/2 c.	27 1/2 cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	4/9a5/	27/6	22/6	25/
Bordeaux	3/9	32 1/2 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	5d.	22/6	17/6	17/6a20/
Bremen	65 δ	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6	27/6	22/6	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 29c. — Hamburg 5-32d. — Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d. — Antwerpen 3-16d. — Bremen 35c. — Marseille 3-16d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O. N. Y.	Halt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	4/	4/	3 7 1/2 a3/9	4/	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2 4 1/2 n3/	.....	25 1/2 c.
	Hongkong.		Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.		19c.	19c.	22c.

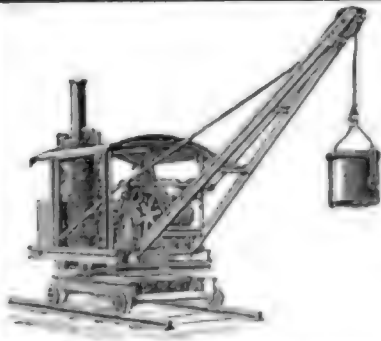
## Th. Höeg, Steinhöft 3, HAMBURG.

Höeg's Anti Corrosive Composition  
Höeg's Anti Fouling Composition

Höeg's Boot Topping Farbe  
Höeg's Patent Mennige

==== sind die Besten und im Gebrauch die Billigsten. ====

Vertretungen und Läger in allen grösseren Hafenplätzen der Welt.



Verbesserte patentirte  
Priestman-Greifbagger  
und fahrbare und feststehende

**Dampfkrähne,**  
Dampfwinden und Dampfkabel

bauen als Specialität und halten auf Lager

**Menck & Hambrock**  
Altona-Hamburg.

Commanditgesellschaft für Maschinenbau und  
Ingenieurwesen

**Pape, Henneberg & Co.**  
**HAMBURG**

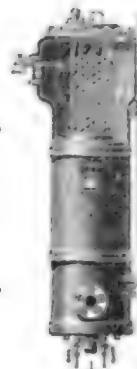
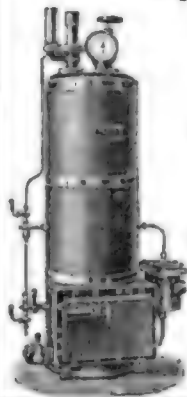
liefern als Haupterzeugnisse:

— Abtheilung I —

**Hülfsmaschinen für Schiffsmaschinen,**

- a. Evaporatoren.
- b. Destillirapparate.
- c. Speisewasserfilter.
- d. Comb. Speisewasser-Reiniger und Vorwärmer.

Sonderprospecte gratis u. franco.



## Preis ausschreiben.

Die Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft zu Magdeburg und die Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft zu Duisburg haben beschlossen, einen allgemeinen Wettbewerb auszuschreiben für eine

**Vorrichtung zur Verhinderung  
der willkürlichen Ueberlastung der Sicherheitsventile  
bei Schiffsdampfkesseln.**

Preisbewerbungen sind

**bis zum 1. April 1898, Abends 6 Uhr,**

dem Vorstände der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Magdeburg einzusenden.

Als Preis wird ein Gesamtbetrag von **Mk. 1000** ausgesetzt. Den Preisrichtern bleibt es vorbehalten, diesen Preis entweder im Ganzen oder getheilt zu vergeben.

Die Bedingungen des Preis ausschreibens sind von der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Magdeburg und der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft in Duisburg kostenlos zu beziehen.

Magdeburg und Duisburg, den 10. November 1897.

**Der Vorstand  
der Elbschiffahrts-  
Berufsgenossenschaft.**  
Tonne.

**Der Vorstand  
der Westdeutschen Binnenschiff-  
fahrts-Berufsgenossenschaft**  
- Carp,  
Amtsgerichtsrath a. D.

**P. H. Iven Söhne**

**Segelmacher.**

— Gegründet 1750. —

Anfertiger von

**Flaggen, Persennigen, Markisen,**  
**Steinhöft 9, HAMBURG.**

Vermiethung von Flaggen und Persennigen

sowie Anfertigung von  
**Rettungsringen- und Westen,**  
gefüllt mit Kork und Renntierhaaren.

Telephon: Amt 1, 110.

**G. C. HAHN & CO.**

**Conserven-Fabrik**

**Lübeck und Braunschweig**  
gegründet 1848.

**Gemüse, Fleischspeisen,**

**Würste etc. in Blechdosen.**

**Früchte etc. in vorzüglich. Waare.**

Lager für Schiffsbedarf in Hamburg bei  
Herrn Schaar & Niemeyer, Baumwall 7.

In unserem Verlage ist erschienen:

**Azimuth-Tabellen,**

enthaltend die

**wahren Richtungen der Sonne für  
Intervalle von 10 Zeitminuten zwischen  
den Breitenparallelen von 70° Nord  
bis 70° Süd,**

berechnet von

**JULIUS EBSEN,**

Königlicher Navigationslehrer.

In Ganzleinen gebd. Mark 7,50.

Bis jetzt waren unsere Schiffsführer bei Bestimmung der Ablenkung ihrer Kompassse auf die französischen Azimuth-Tabellen von Labrosse und auf die englischen von Burdwood und Davis angewiesen. Diese sind aber bedeutend umfangreicher, da sie auch noch anderen Zwecken dienen und entsprechend viel theurer. Obige Tabellen sind nun wesentlich einfacher, dabei aber vollständig genügend für den praktischen Gebrauch und viel billiger im Preise.

**Eckardt & Messtorff,**  
**HAMBURG, Steinhöft 1.**

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 49.

Hamburg, den 4. December.

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Ueber Schiffsanker. (Schluss.) — Deutschlands Handel und Verkehrswesen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Anregung welche Kontreadmiral Werner in seinem auf der Sittlichkeitskonferenz gehaltenen Vortrag in Betreff der Schiffsbibliotheken gegeben, scheint auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein. Die bekannte Schriftstellerin Frau Felsing-Pichler hat sich uns gegenüber in einem Schreiben bereit erklärt, den Grundstein für eine solche Bibliothek zu legen. „So im ersten flüchtigen Ueberdenken meine ich“, schreibt die genannte Dame „alle Freunde, d. h. verständnisvollen Freunde unserer Seeleute müssten gute Bücher sammeln und dann das Zusammengekommene gesichtet, geordnet und den Schiffen, die lange Reisen vor sich haben, zur Verfügung gestellt werden. Ich aus meinem eigenen Aufenthalt an Bord — Frau Pichler ist eine echte Schifferfrau, die mit ihrem verstorbenen Gemahl lange Jahre hindurch zur See gefahren hat, — weiss, wie gross die Sehnsucht auf langen Reisen ist nach einem guten unterhaltenden Buche. Unsere Matrosen, sogar die Schiffsjungen, der Bootsmann u. s. w. baten mich dringend, ihnen doch „das schöne Buch“ mal zu leihen, wenn ich selber damit fertig wäre.“ Der Steward wusste es sich immer zu stibitzen; ich traf ihn mehr als ein Mal lesend in seiner Koje in der Pantry liegend mit meinem Buche. Meiner Ansicht nach kann es gar nicht schwer sein, eine geeignete Bibliothek zusammenzubringen. Ich selber will mich gern in den Dienst der trefflichen Sache stellen und — indem ich durch

meine eigenen Werke sowie durch eine Anzahl Bücher aus meiner Bücherei einen kleinen Fond feststelle — Bücher sammeln, durch kleine Zeitungsartikel und Notizen bitten und werben, und wenn genug beisammen ist, die „geistige Nahrung“ per Fracht nach Hamburg senden. Dort allerdings müsste sich eine Firma bereit zur Annahme finden. Ebenso müsste ein dortiger Verwalter sich mit der Ordnung und Ausgabe der Bücher befassen. Ob es aber Leute giebt, die das gratis übernehmen? Denn natürlich darf all das dem Leser für den es bestimmt ist, keinen Pfennig kosten. Bei den niedrigen Löhnen kann der Matrose heutigen Tages nicht noch Geld für Unterhaltungsschriften ausgeben. Und solche müssen es hauptsächlich sein, die ihm für die vielen öden Stunden während einer Reise nach dem Westen Südamerika's, oder nach Australien, geboten werden; wenn es auch nicht ausgeschlossen ist, dass leichtverständliche, wissenschaftliche und gemeinnützige Schriften beliebt sein werden. Eine verständige Auswahl der Bücher muss überhaupt als selbstverständlich vorausgesetzt werden; dies ist meiner Ansicht nach der wichtigste Punkt nach der Kostenlosigkeit für den seemännischen Leser. Natürlich denke ich bei dem Project nur an die Mannschaften von Segelschiffen, Frachtdampfern und solchen Dampfern, die nicht mit grossem Kapital wirthschaften. Die herrlichen Schnelldampfer — überhaupt die Schiffe unserer weltberühmten „Linien“ haben unsere bescheidene



Hülfe nicht nöthig. Aber es giebt viele hunderte Schiffe deren Flagge minder berühmt, auf denen aber Tausend und aber Tausende von deutschen Seeleuten leben und arbeiten. Für diese soll das kleine Liebeswerk eingerichtet werden; und vielleicht wird das ein neues Band, das sie an's Vaterland fesselt und sie vor mancher unguten Ausschreitung bewahrt. Wie gesagt, ich will den Anfang machen, hier in Berlin sammeln und dann auf meine Kosten gen Hamburg schicken.“ — Wer aber wird sich im Interesse der Seeleute der Mühe unterziehen und derartige Bücher in Empfang nehmen? mit diesen Worten schliesst Frau Pichler ihr Schreiben. Erfreulicher Weise sind wir in der Lage, diese Frage beantworten zu können und der Schriftstellerin sowie allen Seeleuten mitzutheilen, dass der in Hamburg ansässige Seemannspastor Herr Jungelausen, dessen segensreiches Wirken im Seemanns-Missionswesen Allen bekannt sein dürfte, auf unsere Anfrage sich bereit erklärt hat, alle für Seeleute bestimmten Bücher in Empfang zu nehmen und für ihre Verbreitung im Sinne der Absenderin Sorge zu tragen. Jeder unserer Leser, der ein ähnliches Interesse für Schiffsbibliotheken, wie Admiral Werner und unsere bekannte Schriftstellerin Frau Pichler documentirt, findet, wenn er beabsichtigt, sich gelesener Bücher zu entledigen, für diese, freundliche Aufnahme in der Seemanns-Mission, Seemannshaus Hamburg.

Bekanntlich wurden während des im Anfang dieses Jahres beendigten Hafenarbeiter-Strikes in Hamburg unter den Strikenden Stimmen laut, welche die Anstellung eines Hafeninspektors, als Vermittelungsperson zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer gedacht, beantragten. Dieser Wunsch der Arbeiter nahm nach Beendigung der Arbeitseinstellung eine deutlichere Form, welcher auch die Rheder zustimmten, an. In den im Frühjahr und Frühsommer abgehaltenen Sitzungen der Senatskommission zur Regelung der Hafenarbeiterverhältnisse wurde die Frage eines Hafeninspektors erörtert und fand bei den Hamburgischen Regierungsorganen Anklang und Verständniss. Am 25. November wurde in der Bürgerschaftssitzung beschlossen, den zukünftigen Hafeninspektor der obersten Polizeibehörde zu unterstellen, jedoch nicht, wie der Bürgerschaftsausschuss beantragt hatte, der Deputation für Handel und Schifffahrt. Wann wir die Anstellung eines derartigen Hafenbeamten erleben und auf wen die Wahl gefallen, darüber sind anscheinend noch keine Beschlüsse gefasst. Im Interesse der Hafenarbeiter, die schon lange und nicht unberechtigt, auf die Anstellung eines Hafeninspektors warten, wäre es zu wünschen, dass diese bald erfolgt.

Erfahrungen der Praktiker über die neuen Verordnungen zur Verhütung des Zusammenstossens der Schiffe auf See sind bislang nur wenige veröffentlicht worden. Das folgende uns zugegangene Schreiben des Herrn Kapitän Beelendorf vom Dampfer „Tanis“ dürfte daher von Interesse sein. „Als ich neulich auf der Reise von Antwerpen nach London unter Führung eines englischen Lootsen die Themse hinauffuhr, wurde unsere Reise zeitweilig durch Nebel behindert. Etwa eine Seemeile unterhalb Mucking-Feuerthurm hatten sich die einlaufenden Dampfer derartig angesammelt, dass wir innerhalb eines Umkreises von kaum einer viertel Seemeile nicht weniger als 20 Dampfer zählten, ausserdem noch viele ankernde Segelschiffe und kleinere Fahrzeuge. Die Fortbewegung dieser Dampferflottille kam mir ähnlich vor, wie ich sie unlängst beim Stapellauf des Riesendampfers „Pretoria“ von all den kleinen Flussdampfern gesehen, die sich nach dem Ablaufen wieder nach der St. Pauli-Landungsbrücke zurück bewegten. Als wir ungefähr quer ab vom Mucking-Leuchthurm waren, verdichtete sich der Nebel, sodass die Sichtweite wenig mehr als 60–80 Meter betrug. Der Lärm, der nun entstand, spottet jeder Beschreibung. Sirenen, Dampfpeifen, Nebelhörner, Schiffsglocken, Alles ertönte im wirrsten Durcheinander. An ein Unterscheiden der Signale nach der Tondauer und der Zahl der zusammengehörigen Töne war gar nicht zu denken. Um solche Gefahren „abzufendern“ kann nur Eins helfen, eine gute Dosis Glück. Nach dieser Erfahrung komme ich dazu, den Werth unserer neuen Strassenordnung mit misstrauischen Augen anzusehen. Jedenfalls hat man sich s. Z. am grünen Tisch kaum eine Vorstellung von der Komplizirtheit dieser Flötenkonzerte gemacht, sonst wäre man mit den Signalen etwas sparsamer umgegangen.“

Ehe die deutsche Regierung sich dazu verstand die Bearbeitung eines allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches vorzunehmen, wurden in allen Gauen des Reiches Stimmen laut, welche verkündeten, von dem Zustandekommen eines Bürgerlichen Gesetzbuches, welches ein einiges Gesetz für alle Reichsangehörigen enthalte, hänge das fernere Wohl des Vaterlandes ab. Man sprach diese Befürchtung wiederholt aus und fand überall Zustimmung und Anklang, trotzdem erst kaum zwei Jahrzehnte seit der Gründung des Deutschen Reiches verflossen waren, aber sich in dieser verhältnissmässig kurzen Zeit schon oft die Verschiedenheit der einzelnen im Deutschen Reiche üblichen Gesetze unangenehm fühlbar gemacht hatte, weil Prozesse, in denen Kläger und Beklagter Ländern verschiedener Rechtsauffassung angehörten, sich sehr in die Länge zogen. In Grossbritannien fürchtet, obgleich Schottland

seit dem Jahre 1603 mit England zu einem Reiche verbunden ist, und noch heute in jedem Lande nach besonderen Gesetzen Recht gesprochen wird, kein Mensch, dass durch diese Verschiedenheit der rechtlichen Auffassungen ein Zwist der Völker entstehen könne, weil es nicht vorgekommen, dass die Erledigung eines von Engländern in Scene gesetzten Prozesses, wenn er vor einen schottischen Gerichtshof gebracht, Unzuträglichkeiten herbeiführte, selbst dann nicht, wenn der Kläger Angehöriger des einen und der Beklagte ein solcher des anderen Landes war. Diese letzte Behauptung, nämlich, dass bisher nie Unannehmlichkeiten bezüglich der verschiedenen Rechtsauffassungen entstanden seien, wurde von einer englischen Zeitung, ohne Widerspruch bei anderen Blättern hervorzurufen, ausgesprochen. Um so grösser ist deshalb die Aufmerksamkeit, welche einem in den letzten Tagen sich abspielenden Prozesse zu Theil wird, bei dem in erster Linie zu entscheiden ist, ob die Rechtsprechung nach englischem oder nach schottischem Gesetz ausführbar sei. Erst nach definitiver Bestimmung, welches Gesetz zu entscheiden hat, kann zum eigentlichen Prozess geschritten werden.

Dass zwischen dem englischen und schottischen Gesetz ein grosser Unterschied herrschen muss, ist einleuchtend, anderenfalls würden Kläger und Beklagte die Gerichtskosten, welche durch die von ihnen selbst herbeigeführte Verlängerung des Prozesses entstehen, scheuen. Ebenso interessant wie die Entscheidung, nach welchem Gesetze die Rechtsprechung im in Rede stehendem Fall vorgenommen wird, ist der Prozess selbst. Im April dieses Jahres fand auf hoher See eine Kollision zwischen der schottischen Bark „Firth of Solway“ und dem englischen Dampfer „Marsden“, durch das Verschulden des Letztern statt. Neun Personen ertranken, andere wurden theils schwer, theils leichter verwundet. Die Angehörigen der Verstorbenen verklagten darauf die Rhederei der „Marsden“ auf 10 000 £ Schadenersatz, als Entschädigung für den Verlust, welchen sie durch den Tod ihrer Angehörigen erlitten. Die Klage wurde in Schottland, wo die Kläger die „Marsden“ mit Beschlag belegt hatten, eingereicht. — Es fragte sich nun, da beide Parteien Engländer und die Katastrophe auf hoher See passirt war, ob schottisches oder englisches Recht entscheiden solle. Die Kläger hielten sich berechtigt das schottische Recht anzurufen, die Beklagten wünschten ihre Aburtheilung durch englische Rechtsprechung. Es wird deshalb zu untersuchen sein, welcher Unterschied zwischen beiden Gesetzen vorherrscht. Nach der englischen Rechtsauffassung können Personen, deren Angehörige durch die Schuld Anderer auf unnatürliche Weise

aus dem Leben scheiden, eine Entschädigungssumme beanspruchen. Entschädigungsgelder werden bezahlt für den Schaden, welchen Personen durch den Tod ihrer Angehörigen erleiden, wenn diese etwa Ernährer einer Familie, oder durch ihre Geldmittel Theilhaber eines Geschäfts waren, in dem die Ueberlebenden interessirt sind. Das schottische Gesetz kennt unter solchen Umständen ausser der eben angeführten Entschädigung noch eine solche für die seelischen Schmerzen, welche Personen empfinden, wenn sie ihre Angehörigen durch den Tod verlieren, und diese Entschädigungssumme ist höher, wie die zuerst genannte. Wenn deshalb die Kläger ein Urtheil nach schottischem, die Beklagten ein solches nach englischem Gesetze fordern und in Folge ihrer Meinungsverschiedenheiten einen neuen Prozess ins Leben rufen, so ist ihre Handlungsweise in Anbetracht des Vorhergesagten nicht ganz unverständlich.

Das von den Beklagten zuerst in Anspruch genommene Gericht, welches bestimmen sollte, ob englische oder schottische Rechtsprechung bei Beurtheilung des Falles in Frage komme, sprach sich für die Auffassung nach schottischem Recht aus. Mit diesem Bescheid unzufrieden, appellirten die Beklagten an eine höhere Instanz, welche für das Gesetz des Landes eintrat dem Kläger und Beklagte angehören, im vorliegenden Falle, für das englische. Eine weitere Appellation durch eine der im Prozesse verwickelten Parteien ist nicht erfolgt, deshalb ist die Begründung des Urtheilsspruches seitens des Gerichtshofes der zweiten Instanz von Interesse. Der das Urtheil verkündende Richter führte etwa Folgendes aus: Man kann sich bei der Beurtheilung des Falles „Firth of Solway“ contra „Marsden“ weder für die lex fori, das Gesetz des Landes, in dem die Klage eingebracht, noch für die lex loci delicti, für das Gesetz des Landes, in dem das Unrecht geschehen aussprechen. Denn die „Marsden“ war als schwerbeschädigtes Schiff nach der Katastrophe gezwungen, den ihr nächst erreichbaren Hafen aufzusuchen: dieser war ein schottischer, folglich musste unter den gegenwärtigen Umständen die Klage auf schottischem Grund und Boden eingereicht werden, womit aber keineswegs gesagt ist, dass die lex fori maassgebend sei. Ebensowenig Anhalt biete eine Beurtheilung nach dem Gesetz des Landes, in dem das Unrecht geschehen, denn die Kollision fand auf hoher See, also an einem Orte statt, für den keine besondere Gesetzgebung existirt. Im vorliegenden Falle kommt es darauf an, zwischen der Rechtsprechung des Landes, welchem die beiden Parteien angehören und dem Gesetz der Flagge zu wählen. Das Gesetz der Flagge lässt sich nicht genau präcisiren;

das eine Schiff war schottisch das andere englisch, beide führten dieselbe Flagge. Folglich bleibt als letzter Punkt noch das Gesetz des Landes übrig, welchem die beiden Parteien angehören und man habe einstimmig entschieden den Fall „Firth of Solway“ contra „Marsden“ nach diesem zu erledigen. Denn ein für Kläger und Beklagte gemeinsames Gesetz sei nothwendig. Im vorliegenden Falle sind alle interessirten Personen Engländer, folglich werde die Beurtheilung des Vorfalles nach englischem Recht geschehen.

Der Yankee des Westens, bei seinen Landsleuten bekannt durch Findigkeit und Schlaueit, genießt den Ruf eines anerkannt tüchtigen Kaufmannes und hat bisher verstanden, sich dieser Eigenschaften würdig zu zeigen, deshalb glaubte auch Jeder der sich mit dem Projekt einer Schiffsverbindung zwischen Alaska und dem vielumwobenen Goldlande beschäftigte, dieser Verkehr werde von Geschäftsleuten des westlichen Nord-Amerika's unternommen werden. Man hat sich jedoch getäuscht, denn in Philadelphia, der grossen Industriestadt des Ostens ist bereits von der Schiffsbaufirma Cramp und anderen am Orte oder in dessen Nähe befindlichen Capitalisten eine Aktiengesellschaft gegründet, die es sich im kommenden Frühjahr zur Aufgabe machen, wird einen regelmässigen Dampferverkehr mit Alaska und dem Goldlande zu unterhalten. Die Gesellschaft, welche den Namen „Klondykelinie“ führt, hat von der „American Line“ vier Dampfer: die „Ohio“, „Pennsylvania“, „Indiana“ und „Illinois“ käuflich übernommen. Auch hat man den Dampfer „Valencia“ der „Red Star Line“ für die „Klondykelinie“ angekauft; der Kaufpreis für die „Valencia“ war 90 000 \$. Es verlautet, die fünf Fahrzeuge sollen sofort für den Alaskadienst ausgerüstet werden. Die vier genannten Dampfer der „American Line“ wurden auf der Cramp'schen Werft in den Jahren 1882 und 1883 erbaut, ihre Grössenverhältnisse sind 357 Fuss lang, 43 Fuss breit mit einem Tiefgang von 24 Fuss. Bisher fanden die gesammten Schiffe Beschäftigung im Verkehr zwischen Philadelphia und Liverpool. Die San Francisco-Presse wüthet ob dieser Ueberrumpelung, man befürwortet eine Konkurrenz-Linie in's Leben zu rufen. Schmä- und Schimpfworte, dem west-amerikanischen Leserkreis bekannte Erscheinungen stehen gegenwärtig in höchster Blüthe.

In den London Times, die einen stark officiösen Charakter tragen, hat folgende Notiz Veranlassung zu sehr verschiedenen Auslegungen gegeben: „Die englische Regierung geht mit der Absicht um, einen Hafen in der Republik San Domingo käuflich zu erwerben“. Eine andere englische Zeitung

ist in der Lage ihren Lesern mitzutheilen, dass England, die an der Nord-Ostküste der Republik liegende Samana-Bay unter diesem Hafen verstehe. Die Bucht ist 88 Seemeilen lang und 29,6 breit, zeichnet sich dabei durch vorzüglichen Ankergrund aus und würde sich in jeder Beziehung zur Flottenstation eignen, weil die nur 2,8 Seemeilen breite Einfahrt durch Forts und Sperren sehr leicht vertheidigt werden kann. — Einerlei ob die Nachricht ihre Bestätigung findet oder nicht, in jedem Falle wird John Bull mit dem Amerikaner zu rechnen haben, denn es ist lange bekannt, dass die Ver. Staaten mit besonderer Vorliebe die Samana Bay betrachten, und schon zu verschiedenen Malen Verhandlungen — allerdings stets ohne Resultat — mit der Dominikanischen Regierung gepflogen haben wegen Ueberlassung der Bucht.

## Ueber Schiffs-Anker.

Von Theod. Lünig, Königl. Navigationslehrer.

(Schluss).

Ich habe diese wohl jedem Seemanne hinreichend bekannte Construction und Wirkungsweise des gewöhnlichen oder Normalankers unserer Tage kurz erwähnen zu müssen geglaubt, um von dieser ältesten Form ausgehend zeigen zu können, welche Verbesserungen man bei der Construction der neueren Anker angestrebt hat und in wie weit man hierbei erfolgreich gewesen ist. Diese bewegten sich zunächst in der Richtung, dass man den aufstehenden Arm des am Grunde liegenden Ankers zu beseitigen suchte, weil er beim Rundschwoib des Schiffes oft ein Unklarwerden der Kette verursachte, Porter, und nach ihm Trotman construirten zu diesem Zweck am Ende der vierziger Jahre einen Anker, der so beschaffen war, dass Kreuz und Arm ein Stück bildeten, das mit dem Schafte, der am untern Ende gabelförmig auslief, durch einen starken Bolzen so verbunden war, dass die Arme sich um den Bolzen zu drehen vermochten: wenn also der eine Arm sich in den Grund eingegraben hatte, so legte sich der andere an den Schaft heran, dadurch wurde allerdings das Unklarwerden der Kette vermieden. Bemerkenswerth sind an diesem Anker die verhältnissmässig kleinen und spitzen Hände insofern, als sie auf ihrer äusseren Seite mit je einem Horn versehen sind. Diese Hörner haben den Zweck, das Funktioniren des Ankers auch für den Fall zu sichern, dass nach dem Fallenlassen desselben der untere Arm mit seiner Hand am Schafte anliegt. Anfangs hatten diese Anker einen hölzernen Stock, später aber wurde er immer aus Eisen angefertigt, dadurch erhielten sie noch den Vorzug, dass man sie



während einer längeren Reise mit geringer Mühe in drei Theile zerlegen und diese bequemer verstauen konnte. Die Nachtheile dieses Ankers bestehen darin, dass die erwähnte Verbindung der Arme mit dem Schafte als eine besonders feste nicht angesehen werden kann, seine Widerstandsfähigkeit somit eine viel geringere wird. Ausserdem fasst er nicht so schnell, wie der gewöhnliche, und schliesslich kann er ohne Hilfe eines Tauchers nicht aufgefischt werden, wenn seine Kette gebrochen ist.

Martins Anker, der im Jahre 1851 patentirt wurde und denselben Uebelstand beseitigen sollte, unterscheidet sich in seiner Construction dadurch wesentlich von den vorigen, dass Schaft Arme und Stock in einer Ebene liegen, wenn er verstaut ist; liegt er aber am Grunde, so greifen beide Hände gleichzeitig in den Boden ein und bilden einen Winkel von etwa 30° mit dem Schafte, während auch hier der Stock flach auf dem Boden liegt. Dieser Anker hat ausserdem noch den grossen Vorzug vor den früheren, dass er fast doppelt so viel halten kann, wenn beide Hände thatsächlich gefasst haben: dies wird aber leider nicht so schnell erreicht, wie bei den alten Ankern und deshalb hat er nur wenig Verwendung gefunden. Für die Kriegsmarine ist er aus dem Grunde practisch, weil er, klar zum Gebrauch, auf der Back in einer Nische nahe an Bord verstaut werden kann, und sein Stock dann die Feuerlinie der Deckgeschütze nicht beeinträchtigt.

Eine weitere Verbesserung der Anker wurde in der Richtung angestrebt, dass man den Stock zu beseitigen suchte, der sowohl beim Absetzen, als auch beim Einnehmen des Ankers immer recht hinderlich war, und gleichzeitig die Verbindung der Arme mit dem Schafte so zu verbessern trachtete, dass das Eingreifen beider Hände möglichst schnell erfolgte. Gelingt es, einen tadellos functionirenden Anker dieser Art herzustellen, so bietet er vor den älteren schätzbare Vorzüge, weil dann die Ankerkette nie unklar werden kann, der Bug beim Ankorklichten nicht beschädigt wird, und der Anker beim Verstauen wenig Platz in Anspruch nimmt, auch bei seiner Handhabung viel Zeit und Arbeit gespart wird; ausserdem kann der Schiffsboden, wenn man in flachem Wasser ankert, sich niemals am Anker beschädigen, und diese Vorzüge werden ihm auf alle Fälle eine schnelle Einführung sowohl in der Handels- als auch in der Kriegsmarine sichern. Aus diesem Grunde darf es nicht Wunder nehmen, dass in der neuesten Zeit viele Ingenieure sich mit der Construction neuer Anker-Typen befasst haben. Als erster stockloser Anker muss der von Hawkins genannt, aber auch als missglückter Versuch bezeichnet werden; er fasste nicht schnell genug und war aus diesem Grunde unbrauchbar.

Bedeutend besser ist der stocklose Anker von Inglefield, der in unserer Kaiserlichen Marine vielfach Verwendung findet; er unterscheidet sich von dem vorigen im Wesentlichen durch das vor dem Schafte zwischen den Enden der beiden Arme sitzende Passstück, dessen Dicke gleich der Länge des Mitteltheils des Verbindungsbolzens ist. Dasselbe liegt mit seiner hinteren, entsprechend abgerundeten Seite auf dem vorderen abgerundeten Ende des Schaftes und ist an seinen oberen und unteren Enden hakenförmig ausgebildet. Es hat den doppelten Zweck, einmal ein schnelleres Eingreifen der Arme in den Grund zu bewirken und ferner den Ausschlag der Arme zu begrenzen. Ob dieser Anker allen Anforderungen vollständig genügt, die man an einen guten Anker zu stellen berechtigt ist, diese Frage kann vorläufig noch nicht bejaht werden; jedenfalls haben die Versuche hinsichtlich seiner Haltbarkeit im Vergleich mit dem Normalanker noch zu keinem abschliessenden Ergebniss geführt, wohl aber haben sich folgende Nachtheile herausgestellt: Wenn der Grund uneben oder felsig ist, so wird dadurch die Wirkung des Ankers wesentlich beeinträchtigt, auch erfordert er infolge seiner complicirten Construction eine sehr sorgfältige Behandlung.

Der Smith'sche Anker unterscheidet sich von dem genannten im Wesentlichen dadurch, dass die beiden Arme auf einem am vorderen Ende des Schaftes angebrachten Querarm sitzen und sich auf diesem unabhängig von einander um einen gewissen Winkel drehen. An ihrem vorderen Ende sind die Arme ziemlich hoch und zur Erleichterung des Fassens oben und unten hakenförmig gestaltet. Ob er sich besser bewährt hat, als der von Inglefield ist mir nicht bekannt.

Ausser den genannten giebt es noch verschiedene andere Anker-Typen, die aber im Allgemeinen mit den zuletzt erwähnten übereinstimmen und nur insofern von ihnen abweichen, als sie verbesserte Vorrichtungen erhalten haben, welche das Fassen erleichtern sollen, denn das ist bei diesen Ankern immer der springende Punkt; hierzu gehören der verbesserte Martins-Anker, Byer's- und Storey's-Anker, sowie auch Hall's Anker und noch manche andere. Der neueste, vielleicht aber auch der beste, ist der von Tyzaek construirte Anker, der sich von den zuletzt erwähnten dadurch unterscheidet, dass er beim Kreuze noch mit zwei kurzen, senkrecht zu den beiden Hauptarmen stehenden Armen versehen ist, die sich unter demselben Winkel und um denselben Bolzen drehen, wie die seitlichen Arme. Diese mittleren Arme haben den Zweck, die Wirkung des Ankers zu vermehren, indem sie, wie dies beim gewöhnlichen Anker geschieht, die Kraft in gerader Linie von der Kette aufnehmen. Ist der Anker am Grunde, so fassen gleichzeitig drei

Arme, während der vierte sich gegen den Schaft legt, dabei bildet der mittlere gewissermaassen einen Zapfen, um den sich der Anker drehen kann. Dass durch diese Einrichtung die Haltbarkeit des Ankers bedeutend erhöht wird, ist einleuchtend, denn da der vierte Arm beständig gegen den Schaft drückt, so müssen sich die übrigen drei Arme desto tiefer in den Grund hineinbohren, je grösser die Kraft ist, die auf den Anker kommt. Dieser Anker ist sowohl in der Kriegs- als auch in der Handelsmarine vielfach in Gebrauch genommen worden und soll sich ausserordentlich gut bewährt haben; er wird in zwei verschiedenen Typen hergestellt, nämlich mit und ohne Stock; von diesen scheint der erstere entschieden den Vorzug zu verdienen.

Fassen wir das Vorgetragene nun kurz zusammen, so gelangen wir zu dem Resultate, dass gegenwärtig im Grossen und Ganzen 5 verschiedene Anker-Typen mit einander um den Vorrang streiten, nämlich:

1. der gewöhnliche oder Normal-Anker, auch Admiralitäts-Anker genannt;
2. der Anker mit 2 Armen, von denen sich nur einer in den Grund hineinbohrt, während sich der andere gegen den Schaft legt, mit einem Stock versehen, der, wie bei den gewöhnlichen Ankern, rechtwinklig zu den Armen steht (Patent Trottmann);
- 3) der Martin-Typus, bei dem beide Hände sich gleichzeitig in den Grund hineinbohren, während der Stock mit dem Schaft und den Armen in gleicher Ebene liegt;
- 4) Stocklose Anker, bei denen beide Hände sich in den Grund hineinbohren (z. B. Inglefield);
- 5) Tyzeck-Anker mit und ohne Stock.

Der Vollständigkeit wegen möchte ich zum Schlusse noch erwähnen, dass Scott und Riddell zu Ende der siebziger Jahre Klisen konstruiert haben, in welche die stocklosen Anker ganz hineingewunden werden können, die Arme stemmen sich dann gegen den Bug und der Schaft wird binnenbord durch eine sehr einfache Vorrichtung befestigt. Hierdurch gewinnt man den grossen Vortheil, dass man beim Gebrauch der Anker fast gar kein Ankergeschirr nöthig hat, und sie infolge dessen schneller und leichter wegstauen kann.

Wenn nun auch anscheinend die stocklosen Anker vor den andern viele Vorzüge aufzuweisen haben, so ist man doch in Anbetracht ihres eigentlichen Zwecks bisher in der Praxis zu dem Resultat gelangt, dass die Anker mit Stock entschieden die besseren sind; namentlich hat sich die englische Admiralität durchaus gegen die stocklosen Anker ausgesprochen, sie werden dort auch in der Marine nicht verwendet; andererseits ist zu er-

wähnen, dass sie auf vielen grossen Handelsdampfern eingeführt sind und ihren Zweck anscheinend zur Zufriedenheit erfüllen. Jedenfalls ist es der Zukunft noch vorbehalten, einen stocklosen Anker zu konstruieren, der dem alten Normalanker nach allen Richtungen hin überlegen ist.

Habe ich in Vorstehendem versucht, in allgemeinen, kurzen Zügen, wie es der mir zur Verfügung gestellte Raum nur gestattete, die Entwicklung eines für die Schifffahrt ganz unentbehrlichen Hilfsmittels zu beschreiben, so war ich mir von vornherein dessen wohl bewusst, dass ich in solchem Rahmen das Thema nicht erschöpfend behandeln konnte, doch hoffe ich, das Wissenswerthe gebracht zu haben, und deshalb darf ich wohl voraussetzen, dass diese kleine Abhandlung den Lesern der „Hansa“ manches Interessante bieten wird, auf Weiteres macht sie keinen Anspruch.

In der Symbolik ist der Anker das Sinnbild der Hoffnung, eine der drei weltbewegenden und weltbeglückenden geistigen Kräfte, die den Menschen auf seinem Lebenswege von der Wiege bis zur Bahre begleiten; sie lässt, wie das Sprichwort sagt, nicht zu Schanden werden. Deshalb wollen auch wir zum Schluss die Hoffnung aussprechen, dass sich dieses Sprichwort auch bei unserer deutschen Schifffahrt in vollem Maasse erfülle, dass sie wachsen, blühen und gedeihen möge zum Ruhme und zum Segen unseres geliebten deutschen Vaterlandes!

## Deutschlands Handel u. Verkehrswesen.

### Die deutsche Schifffahrt.

Der deutsche Welthandel hat schon mehr als einer der handelsreibenden Mitnationen Kopfschmerzen bereitet, ganz wie es auch die deutsche Industrie gethan hat, gegen welche letztere die famose englische „Made in Germany“-Bestimmung und die nordamerikanische Kinley-Bill ins Feld geführt wurden. Selbst in den für uns entlegensten Gegenden unserer Erde macht sich der deutsche Handel allen Concurrenten, namentlich aber den Engländern, fühlbar, und mit der allerdings naturgemäss nur langsamen Fortentwicklung unserer Kolonien wird er sich noch weiter heben, das Vaterland unabhängiger von der merkantilen Vermittlung des Auslandes machen und der deutschen Seeschifffahrt zu noch grösserer Bedeutung verhelfen. Dass diese jetzt schon eine höchst ansehnliche ist, lehrt ein Blick auf unsere Karte. Hamburg und Bremen, als die grössten und eigentlichen deutschen Ueberseehäfen und die Residenzen der grössten deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaften, des Bremer Lloyd und der Hamburger Packetschiffahrt-Gesellschaft, haben selbstverständlich auch den grössten Besitzstand an vollwerthigen Seeschiffen aufzuweisen. Die Zahl der Schiffe ist in unserem Diagramm durch perspektivisch verlaufende Reihen nebeneinanderliegender Schiffe jeweils angedeutet, der Raumgehalt der einzelnen Kauffahrteifloten der Häfen durch verschiedene grosse Kisten, so dass eine bequeme Uebersicht geboten wird. Die längste Schiffsreihe und die grösste Register-tonnenkiste hat selbstverständlich des Reiches grösster Seehafen, Hamburg. Es nannte im Jahre 1895, welches diesen Angaben zu Grunde liegt, 628 Seeschiffe sein eigen mit einem



Raumgehalt von 655,828 Registertons. Die gegenüberstehende Darstellung des Schiffsverkehrs an abgegangenen und ankommenden Schiffen im Jahre zuvor — die Schiffe können natürlich sehr häufig hin- und herfahren — weist nach, dass dem obigen Bestand von 628 Schiffen ein Verkehr von nicht weniger als 16,678 ab- und zufahrenden Seeschiffen gegenübersteht. Welch ein Leben und Treiben das für den Hamburger Hafen bedeutet, geht am besten aus der Berechnung für jeden Tag hervor. Es laufen darnach täglich 46 Seeschiffe ein- und aus. Was überdies an kleineren Schiffen, an Küsten-, Kanal- und Elbschiffen in den riesigen Anlagen umherwimmelt, das geht schier ins „Aschgrauer“. Der Besitzstand Bremens an Seeschiffen ist wesentlich geringer, wenn auch die Ueberseeflotte von 345 Schiffen mit 385,992 Registertonnen Inhalt noch eine beträchtliche Handelsmacht darstellt. Dass übrigens die Zahl der Schiffe den Handelsverkehr nicht allein bestimmt, beweist die Verkehrsübersicht, nach welcher Stettin, die im Raumgehalt seiner Flotte — und dieser Raumgehalt ist ausschlaggebend für die Bedeutung der Handelsflotte — erst an fünfter Stelle steht und von Rostock und Elbfloth mit kleineren Flotten übertroffen wird, doch nach Hamburg den grössten Seeverkehr an abgegangenen und eingehenden Schiffen aufweist, nämlich 8258 Schiffe mit fast 3 Millionen Registertons. Dann erst folgt Bremerhaven, dann Danzig, Kiel und hierauf Bremen, das mit Bremerhaven zusammen — man muss sie ja wohl zusammenrechnen —, doch, wie gesagt, den Verkehr Stettins nicht ganz erreicht. Den geringsten Seeverkehr zeigt Wilhelmshaven, dessen Handel auch ohne wesentliche Bedeutung ist und das dafür durch die deutsche Kriegsmarine in Nahrung gesetzt wird. Den geringsten Besitzstand an Schiffen unter den deutschen Handelshäfen hat Wismar mit 15 Ueberseefahrzeugen.

Dass die deutsche Binnenseeschifffahrt auch einen achtunggebietenden Verkehrs- und Handelsfaktor vorstellt, lehrt ein Blick auf den unteren Theil unserer schematischen Darstellung. Für den Binnenschiffsverkehr kommen in Betracht 9092 km freie, 2184 km kanalisierte Flussläufe und 2336 km gegrabene Kanäle. Auf diesen Wasserstrassen bewegten sich im Jahre 1893 1530 Dampfschiffe mit 71,957 und 21,318 Segelschiffe mit 2,688,596 Registertons Rauminhalt. Während diese Schiffe 1880 nur 15 Millionen Tonnen beförderten, war der Frachtverkehr 14 Jahre später schon auf 36 Millionen Tonnen gestiegen, wobei das Rheingebiet mit 20 Millionen am stärksten von allen deutschen Wasserstrassen betheiligt war, wenn auch für die Elbschifffahrt im deutschen Reich fast 350 km Strecke mehr kommen. Die Zahl der Flussdampfer übertrifft — natürlich nicht im Raumgehalt — die der Seeldampfer (1913) fast um ein halbes Tausend, während sich gar das Verhältniss der Seesegelschiffe gegen die Flusssegelschiffe wie 2622 gegen 21,318 stellt. — Hier anschliessend behandeln wir den deutschen Seeverkehr im allgemeinen und die Ein- und Ausfuhr Hamburgs im besonderen.

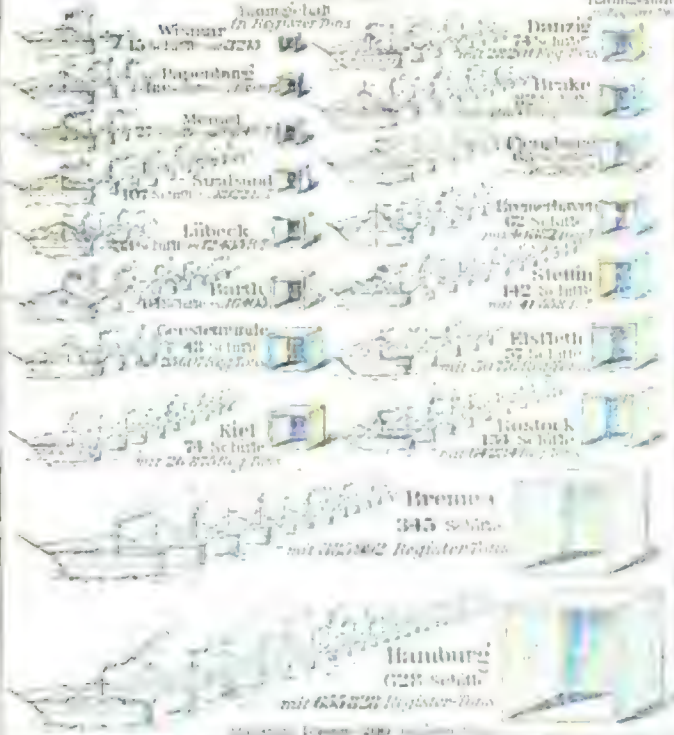
Prof. Hickmann's geogr. statist. Taschen-Atlas des Deutschen Reichs.

№ 44

## Seeschifffahrt in den größeren deutschen Häfen

### A) Besitzstand an Seeschiffen

im Jahre 1895.



### B) Seeverkehr

Anzahl der angekommenen und der abgegangenen Handelschiffe im Jahre 1895



## Binnenschifffahrt

Verkehr auf den deutschen Wasserstrassen im Jahre 1893

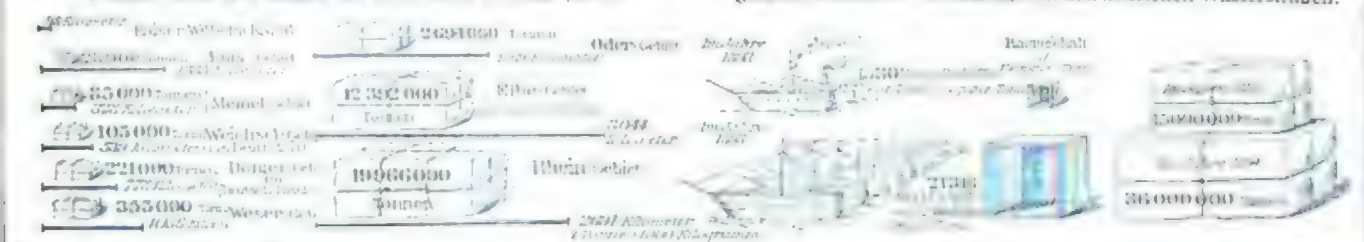
darunter enthalten auf freien Flüssen 1892 Schiffe

Anzahl der Schiffe im Jahre 1893

Registertonnen im Jahre 1893

Vergleichende Größe der beförderten Warenmengen auf den bedeutendsten Flüssen neben den Längen der schiffbaren Strecken (1894).

Bestand der Fluss-, Kanal-, Haf- und Küstenschiffe und die gesamte beförderte Warenmenge auf den deutschen Wasserstrassen.

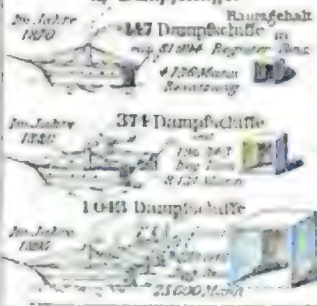




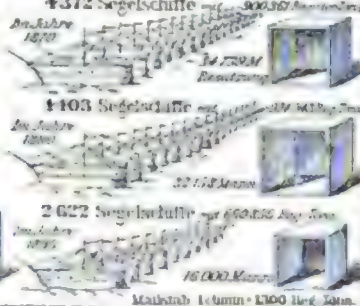
## Seeschifffahrt.

## Bestand der deutschen Handelsflotte.

## A) Dampfschiffe.

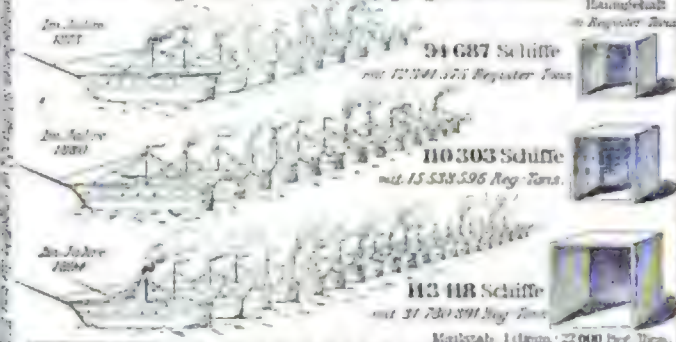


## B) Segelschiffe.



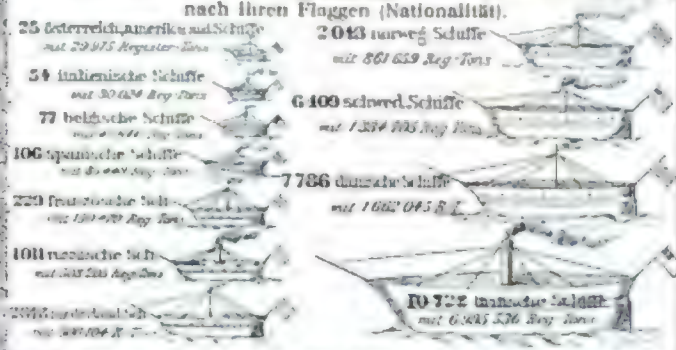
## Gesamter Seeverkehr in den deutschen Häfen.

Summe der angekommenen und der abgegangenen Handelschiffe.



## Seeverkehr der fremden Schiffe in den deutschen Häfen.

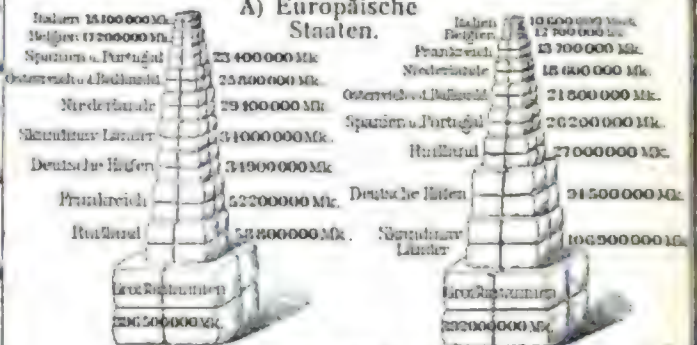
Im Jahre 1893 (angerechnet u. abgerechnet).



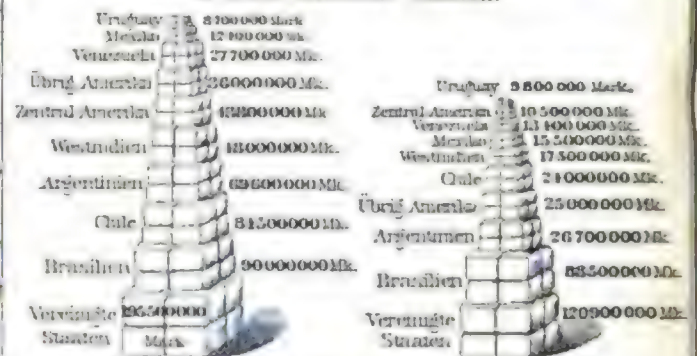
## Hamburgs Seehandel im Jahre 1894.

## Wert der Einfuhr (aus) Wert der Ausfuhr (nach)

## A) Europäische Staaten.



## B) Amerikanische Staaten.



## C) Die einzelnen Erdteile.



Kartogr. Anst. v. G. Freytag &amp; Berndt, Wien.

## Seeverkehr und Hamburgs Seehandel.

In vorstehendem Artikel haben wir den deutschen Seeverkehr wesentlich nach dem der einzelnen Hafenstädte betrachtet, doch dürfte eine allgemeine Uebersicht schon aus handelspolitischem Interesse wohl noch am Platze sein. Die beistehende, anschauliche Tafel Prof. Hickmanns mit ihren verschiedenen Unterabtheilungen gewährt uns einen klaren Ausblick auf die betreffenden Verhältnisse und demonstriert uns gleichzeitig „ad oculos“, was Deutschlands grösster Handelshafen, Hamburg, für den deutschen und überseeischen Handelsverkehr bedeutet.

Das Wachstum der deutschen Seehandelsmacht zeigt das Kärtchen links oben. Im Jahre 1870 hatte die Handelsmarine einen Bestand von 147 Dampfschiffen mit rund 82.000 Reg.-Tons Raumgehalt und 4736 Mann Besatzung, also durchschnittlich 32 Mann Besatzung für das Schiff, zehn Jahre später waren 2½ mal so viel Dampfschiffe vorhanden und fünfundzwanzig Jahre später zählte die Seehandelsflotte den mehr als siebenfachen Bestand mit 1043 Dampfern von fast 900.000 Reg.-Tons Inhalt und 25.000 Mann Besatzung. Dabei zeigt sich, dass der Mannschaftsstand auf den Schiffen etwas zurückgegangen ist, was im wesentlichen für Vereinfachung und Verbesserung der Technik spricht. Dass durch die schnelleren Dampfer der Segelflotte eine starke Konkurrenz

erwuchs, ist selbstverständlich, und die Zahl der Segelschiffe ist denn auch sehr zurückgegangen. Betrug sie im Jahre 1870 noch 4372 Schiffe mit mehr als 900.000 Reg.-Tons Raumgehalt und 34.000 Mann Besatzung, so sank sie bis zum Jahre 1894 auf 2622 Segler von 660.000 Reg.-Tons mit 16.000 Mann Besatzung herab, und, wenn der Vergleich gestattet ist, so möchte man sagen, wie die Eisenbahn die Postkutsche und den Landfrachtwagen fast verdrängt hat, so verdrängt der Dampfer das Segelschiff.

Der Seeverkehr in den deutschen Häfen, der sich aus der Summe der angekommenen und abgegangenen Schiffe ergibt, hat sich in den letzten Dezennien auch wesentlich gehoben. 94.687 Schiffen mit über 12 Millionen Reg.-Tons im Jahre 1873 stehen da 110.303 mit ca. 15½ Millionen Reg.-Tons im Jahre 1894 gegenüber. Da nun, wie schon früher bemerkt, der Raumgehalt für die Frachten für den Handelsverkehr massgebend ist, so zeigt sich also eine fast dreifache Verkehrszunahme. Von fremden Nationen macht sich John Bull am meisten in den deutschen Häfen breit. Er besuchte diese in mehr als 10.700 Schiffen mit 7 Millionen Reg.-Tons Raumgehalt. Dann folgt Dänemark mit rund 7.800 Schiffen, die aber im allgemeinen wohl bedeutend kleiner sind als die englischen, da sie nur etwa 1.700.000 Reg.-Tons enthielten. Auch Schweden zeigt noch eine grosse Neigung für unsere Seehäfen, dann folgen Norwegen, die Niederlande, Russland, Frankreich,



Spanien, Belgien und Italien und schliesslich Oesterreich, Amerika und sonstige „Nationen“. Auffällig ist, dass uns die Amerikaner so wenig Waaren in eigenen Schiffen herübersenden, dass wir vielmehr alles durch unsere eigenen Fahrzeuge von ihnen holen oder unsere eigenen Produkte zu ihnen hinbringen müssen.

Ein Blick auf die schematische Darstellung des Hamburger Seehandels im Jahre 1894 auf unserer Karte zeigte, dass der Handel mit Amerika sehr bedeutend ist. Während die Einfuhr per Schiff aus Europa 687 Millionen Mark und die Ausfuhr 724 Millionen Mark betrug, wurden in Hamburg im gleichen Jahre von Amerika eingeführt für 616 Millionen und dahin ausgeführt für 352 Millionen Mark, in beidem mehr, als von und nach den übrigen Erdtheilen zusammen. Die Vereinigten Staaten und in zweiter Linie Brasilien sind am stärksten bei diesem Handel betheiligt, und zwar importirt Hamburg für 75 Millionen Mark mehr aus der Union, als es dahin ausführt. Das Verhältniss zu England, von den europäischen Staaten das Reich, mit dem unsere grösste Handelsstadt am meisten „macht“, ist insofern harmonischer, da sich der Werth der Aus- und Einfuhr fast deckt. Im übrigen zeigt ein Blick auf die oberen Waarenpyramiden, dass vom Ausland nur die skandinavischen Länder mehr aus Hamburg beziehen, als dahin abliefern, dass sie also mehr Geld bei uns sitzen lassen, als wir bei ihnen. Mit den anderen Nationen ist das umgekehrt. Da haben der Handel und die Industrie in unserem Inland denn viel zu thun, um den richtigen Ausgleich dadurch zu schaffen, dass die fremden Waaren in höhere Werthe, meist für unseren eigenen Verbrauch, umgeschaffen werden. Das wird denn auch mit Fleiss und Geschick gründlich besorgt und beides, Industrie und Handel stehen sich nicht schlecht dabei.

## Vermischtes.

**Schiffbau. Probefahrt.** Am Mittwoch, den 24. November wurde von Flensburg aus mit dem neuen Dampfer „Octavia“ der Hamburg-Pacific-Dampfschiffs-Linie die Probefahrt unternommen, wobei das Schiff allen Anforderungen der Rhederei voll entsprach, und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von  $11\frac{3}{4}$  Knoten erzielte. Die Hauptabmessungen des Dampfers sind folgende: Grösste Länge 394', grösste Breite 48' 3", Tiefe 30' 0". Zur Beförderung von Kajütpassagieren ist das Schiff mit entsprechender eleganter Einrichtung, sowie auch mit praktischer Herrichtung zur Unterkunft von Zwischendeckspassagieren versehen. Elektrische Beleuchtung und alle Fortschritte der Technik haben hier Anwendung gefunden. Unter Führung des Capitäns Hansi dampfte die „Octavia“ durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach Hamburg weiter um von dort aus in den regelmässigen Dienst der Linie nach der Westküste Süd-Amerikas eingestellt zu werden.

**Stapellauf.** Die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft liess am 27. d. M., Nachmittags 3 Uhr, den für die Flensburger Dampfschiff-Gesellschaft von 1869 in Bau befindlichen Dampfer Stapel Nr. 171 im Beisein der Rhederei vom Stapel laufen. Derselbe erhielt in der durch Frh. Danielsen vollzogenen Taufe den Namen „Tertia“. Das Schiff erhält eine Länge von 286', Breite 39' 8", Tiefe 19'  $9\frac{1}{2}$ ".

**Stapellauf.** Auf der Werft der Herren Joseph L. Thompson & Son, Sunderland, ist am 25. November ein für die Hamburg-Pacific-Dampfschiffs-Linie neuerbauter grosser Dampfer glücklich vom Stapel gelaufen; derselbe erhielt in der Taufe den Namen „Luciana“ und ist nach der höchsten Klasse der Englischen und Germanischen Lloyd aus Stahl gebaut. Der Dampfer hat eine Länge von 394 Fuss, eine Breite von 47 Fuss  $10\frac{1}{2}$  Zoll und eine Tiefe von 29 Fuss engl. an der Seite gemessen.

Es ergeben diese Dimensionen eine Brutto-Register-Tonnage von ca. 7000 Tons. Mit dem Einsetzen der von Herren George Clark & Co. erbauten Maschine soll sofort begonnen und der Dampfer ehesten geliefert und in die Flotte der genannten Rhederei eingestellt werden. Die Kajüten für Passagiere und Officiere sind mittschiffs angeordnet, auch übertrifft die ganze Bauart und Einrichtung des neuen Schiffes alle anderen zu derselben Linie gehörigen Dampfer.

**Prüfungswesen.** In Stralsund wird am 14. Dezember, d. J. mit einer Prüfung für Soeschiffer auf grosser Fahrt begonnen werden. Meldungen dazu nimmt bis zum 13. Dezember der Navigationslehrer Holz in Stralsund entgegen.

**Füllungen von Rettungsapparaten.** Innerhalb der letzten Wochen haben zur Rettung von Menschenleben auf hoher See verschiedene darauf bezügliche Erfindungen das Licht der Welt erblickt. Vereinen, deren Mitglieder sich theils aus Vertretern des Seemannsberufes, theils aus diesem Berufe nahestehenden Erwerbszweigen rekrutiren, war die Gelegenheit geboten, sich mit den neuen Erfindungen bekannt zu machen. Vornehmlich waren es zwei Neuerungen, im Interesse der Schiffbrüchigen geschaffen, die besondere Aufmerksamkeit erheischten. Erstens die Korkmatratze „Hammonia“ von Nafzger & Rau, deren Füllung aus einer feinen staubartigen Korkmasse besteht, ferner eine mit der Faser aus der Frucht des Bombax malabaricum gefüllte Rettungsweste von Carl Baswitz-Berlin, mit dem Namen „Neuer Seelen Retter“. Mit der zuerst genannten Korkmatratze sind, im Laufe voriger Woche praktische Versuche gemacht, deren Endresultat, soweit sich ein solches überhaupt nach der Probe in einem Badebassin ziehen lässt, zufriedenstellend für die Erfinder war. Die Matratze soll ausser zu Rettungszwecken, auch die Ansprüche einer ihren Namen entsprechenden Bettunterlage erfüllen. Die von Herrn Baswitz in den Verkehr gebrachte Rettungsweste dient nur zu Bergungszwecken. Gelegentlich eines Vortrags, den der Erfinder des neuen Rettungsapparates, vor dem Nautischen Verein in Hamburg hielt, theilte er den Mitgliedern die Beobachtungen mit, welche er beim Probiren der drei meisttragenden Körper gemacht hatte. Herr Baswitz sagte wörtlich in seinem Vortrag: Ich belastete 3 Gazobeutel mit je

netto 10 Gr.	10 Gr.	10 Gr.
Renntierhaar	Sonnenblumenmark	Bombax
welche brutto 14 Gr.	14 Gr.	14 Gr.
mit Belastung von je 200 Gr. Eisen 24 Stund. unter Wasser versenkt wurden	trug noch 30 Gr.	trug noch 40 Gr.
Nach 6 Stunden trocken	mehr, also 230 „	mehr, also 240 „
Gewicht 27 Gr.	144 Gr.	16 Gr.
also Wassergehalt 13 „	130 „	2 „
Nach 24 St. Trock. 25 „	125 „	13 „

**Engliche Urtheilssprüche.** Das englische Handelsgesetz von 1894 schreibt dem Führer eines Handelsschiffes vor, sich, wenn das Schiff nach aussereuropäischen Gewässern geht, mit Citronensaft (lemon juice) als Mittel gegen den Skorbut zu versehen. Die Ausgabe dieses Medicaments an die Mannschaft muss zum ersten Male am 10 Tage nach dem Ausgang vom letzten Hafen verabreicht werden; Nichtbefolgung dieser Anweisung wird bestraft. Vor kurzer Zeit ist dem Londoner Polizeigericht seitens der Mannschaft des britischen Schiffes „Beluchistan“ eine Klage zugegangen, in welcher der Schiffer beschuldigt wird, den Vorschriften der Merchant Shipping Act von 1894 gemäss bezüglich der Ausgabe von Anti-Skorbut-Medicamenten zuwider gehandelt zu haben. Denn trotzdem dass in Rede stehende Schiff persische Häfen angelaufen und seit dem Ausgang aus dem Heimathshafen bis zur Rückkehr fünf Monate verfloßen sind, habe niemals eine Verabreichung von lemon juice an die Mannschaft stattgefunden. Die Mann-

schaft behauptet ferner, und wird in dieser Maassnahme durch den Koch des Schiffes unterstützt, dass ihr Lebensunterhalt, mit Ausnahme einiger weniger Tage, aus gesalzenem Fleisch bestanden habe. Trotz dieser Aussprüche, die der Kapitän des Schiffes selbst als richtig anerkannt, wird der Beklagte freigesprochen, weil er die Lücke, die das Gesetz aufgelassen, verstanden hat zu benutzen. Denn die „Beluchistan“ lief während ihrer fünfmonatlichen Tour auf der Hinreise Friedrichstadt (Norwegen), Algier, Port Said, auf der Rückreise Aden, Port Said, Marseille an, ist somit in einer Fahrgeschwindigkeit von 12 Seemeilen nur länger als 10 Tage auf See gewesen. Der Kapitän war also nach den Buchstaben des Gesetzes nicht verpflichtet, die Anti-Skorbut-Medikamente an seine Mannschaft zu verabreichen und wurde desshalb kostenlos freigesprochen. Dass die Mannschaft an eine höhere Gerichtsinstanz appellirt hat, ist für uns nebensächlich und ohne besonderes Interesse; was unsere Aufmerksamkeit vielmehr erregt, ist, dass ein Gesetz in dieser Weise umgangen werden kann. Denn Umgehen des Gesetzes muss die Handlungsweise des Schiffsführers genannt werden, da die Gesetzgeber wohl kaum eine derartige Auslegung beabsichtigt haben. Man erwägt desshalb in englischen Schifffahrtskreisen sehr ernst die Frage, ob es nicht zweckmässig sei, den Handelsminister zu ersuchen, eine Aenderung in dem Gesetzparagraphen herbeizuführen. Man vergisst dabei, dass es nicht in der Competenz eines einzelnen Ministers steht, ein Gesetz verändern zu können. — Jedenfalls ist dieser Fall in englischen Kreisen zum Gegenstand lebhafter Erörterung geworden, insbesondere noch, nachdem der Richter, dem der Urtheilsspruch oblag, hervorhob, dass eine ähnliche Klage wohl kaum schon bei einem englischen Gerichte eingegangen sei.

Im englischen Admiraltätsgericht sprach Richter Barnes dem deutschen Dampfer „Wolfsburg“ 3000 £ als Bergelohn zu, für das Einschleppen des Dampfers „Kaikoura“ nach Rio de Janeiro. Die „Kaikoura“ war, als sie die Hilfe des deutschen Dampfers bei Cap St. Thomé (Brasilien) angenommen, bereits seit zwei Tagen durch den Bruch eines grösseren Maschinentheils manöverunfähig geworden. Die „Wolfsburg“ befand sich auf der Reise von La Plata nach Calais. Der Werth des geborgenen Schiffes wurde auf 125,000 £ veranschlagt.

Die von der Hamburg-Amerika-Linie beabsichtigte Vor-gnügnungsreise von Hamburg bis zum ersten Nil-Katarakt findet überall Anklang, besonders aber bei einer Berufs-klasse, nämlich der Gelehrtenwelt, die die Reise nicht allein zum Vergnügen, sondern vorwiegend zur Belehrung unternehmen werde. Die Extratour kann in unmittelbarem Anschluss an die von der grossen Rhederei mit ihrem Schnelldampfer „Columbia“ veranstaltete Orientfahrt unternommen werden und währt von Kairo bis Assuan und zurück 10 Tage.

Die Minder-Einnahmen der Suezcanal-Gesellschaft sind im Jahre 1897 in anhaltender Steigerung begriffen und betragen bisher gegen das Vorjahr 6,885,000 Fr. In den ersten zehn Monaten des vorigen Jahres passirten 6524, im gleichen Zeitraum 1897 nur 5342 Schiffe den Canal.

### Kleine Mittheilungen.

Die Deputation für Handel und Schifffahrt in Hamburg bringt zur Kenntniss der Betheiligten, dass während der Wintermonate (bis Anfang 1898) die Kriegsschiffe „Zeehond“ und „Dolfyn“ mit der Ueberwachung der Nordseefischerei von der Königlich Niederländischen Regierung beauftragt worden sind.

Die schwedische und finnische Regierung haben sich zur Aufgabe gemacht, während des ganzen Winters die Wasser-

verbindung zwischen Abo und Stockholm aufrecht zu erhalten. Eisbrecher sind bereits gebaut. Es verlautet, dass die im Sommer für Abo üblichen Hafenabgaben in Wegfall kommen, ebenso 50 pCt. der Abgaben für gelandete Güter.

Eine neue Dampfschiffs-Rhederei ist in Kiel gegründet und unter der Firma H. Hecht & Co. als Rhederei in das Register eingetragen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 29. November. Der Vorsitzende referirte über die Tagesordnung „Besprechung über Schiedsgerichte zur Entscheidung von Collisionsansprüchen“ und bringt in Erinnerung, dass die Anregung zu diesem Thema vom Deutschen Nautischen Verein ausgegangen, dessen Vorsitzender auf der Jahresbericht der Hamburger Rheder, die im Verein mit den Vertretern der Assecuranz-Gesellschaften derartige Schiedsgerichte befürworteten, aufmerksam gemacht wurde. Der anwesende Generalsekretär der Hamburger Assecuradeure theilt mit, dass schon längere Zeit das Bedürfniss vorgeherrschte, Schiedsgerichte zur Entscheidung von Collisionsfällen einzusetzen; jedoch erst im Juli dieses Jahres habe der Wunsch eine greifbare Form angenommen, weil die Vertreter der grössten Assecuranz-Gesellschaften der Welt in Brüssel einen Congress veranstaltet, in dem die Angelegenheit näher behandelt sei. Im Februar des kommenden Jahres werde wahrscheinlich eine internationale Versammlung in Paris zusammentreten, von deren Berathungen der Redner Erspriessliches für das Gedeihen der Schiedsgerichte erhofft. Im Sinne des Vortragenden soll sich ein derartiges Schiedsgericht aus einem Juristen als Vorsitzenden und verschiedenen Nautikern als dessen Berather, ähnlich wie im Admiralty Court in England, zusammenstellen, das Gesetz des Landes, in dem der Unfall passirt, sei maassgebend. Redner eröffnet dann noch, dass in anderen europäischen Ländern sich ähnliche Bestrebungen geltend gemacht, und dass in Kopenhagen solche Wünsche bereits ihre Verwirklichung gefunden haben. — Von anderer Seite wird die Befürchtung ausgesprochen, dass die Anstellung von Beisitzern mit Schwierigkeiten verbunden sei, denn nur wenige Fachleute dürften in der Lage sein, ein den jemaligen Verhältnissen entsprechendes, durchdachtes Urtheil zu fällen. — Hierauf unterzieht ein Vorstandsmitglied die ganze Angelegenheit einer eingehenden Besprechung, in welcher dasselbe zuerst auf die Vortheile, welche in einzelnen Fällen solche Schiedsgerichte bieten, hinweist, aber auch nicht unterlässt, die Schattenseiten der neu zu gründenden Einrichtung zu beleuchten. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen hat jede Partei das Recht, nachdem ihre Angelegenheit vor dem ersten Gerichte nicht zu ihren Gunsten entschieden, an eine höhere Instanz zu appelliren; die Entscheidungen der einzelnen Gerichtshöfe sind sammt den Begründungen gedruckt und dienen dem später in ähnlicher Lage sich Befindlichen als Richtschnur. Eine solche ist aber bei Schiedsgerichten nicht denkbar, da der Urtheilsspruch in einem Falle, weil Privatpersonen und jedesmal verschiedene Recht sprechen, dieso nie auf einen früher unter analogen Umständen bekräftigten Rechtspruch fuszen können, sondern in jedem Falle nach ihrem Ermessen handeln werden. Der schwierigste Punkt, so führt der Redner weiter aus, sei die Vereidigung der Zeugen. Nach deutschem Recht ist nur ein Gericht oder eine Behörde befugt, Personen einen Eid abzunehmen; beeidigte Zeugen sind aber unter allen Umständen nothwendig, denn anderenfalls werde ohne Bedenken Jeder nur im Interesse seiner Sache Zeugendienst zu leisten. — Der Generalsekretär der Assecuranz-Gesellschaften hebt hervor, dass die Schiedsgerichte nicht obligatorisch, sondern fakultativ gedacht seien, dass also nur dann Schiedsgerichte in An-



wendung kommen, wenn beide Parteien damit einverstanden sind. Er stellt darauf folgenden Antrag: „Der Nautische Verein spricht sich für die Errichtung von fakultativen Schiedsgerichten zur Entscheidung von Collisionsfällen an den Haupt-hafenplätzen Europas aus.“ Ehe zur Abstimmung geschritten wird, werden dem Antrage noch zwei Amendements hinzugefügt, die einzeln erledigt werden. Das erste Amendement lautet: „unter der Voraussetzung, dass es gelingt, den Schiedsgerichten die Befugniß zur Vereidigung von Zeugen zu verschaffen.“ Dieses wird abgelehnt und der folgende Zusatz zum Hauptantrag angenommen: „es ist wünschenswerth, den Schiedsgerichten Vollmacht zu geben, die Zeugen zu vereidigen.“ Ferner wird noch der Antrag, den Deutschen Nautischen Verein zu ersuchen, diese Angelegenheit auf dem Verbandstage zu verhandeln, mit grosser Stimmenmehrheit angenommen. — Ein Mitglied spricht seine Entrüstung darüber aus, dass, obgleich das Metermaass in Deutschland seit langen Jahren als Längenmaass eingeführt, zum weitaus grössten Theile nach englischen Fuss gerechnet werde. Redner greift hauptsächlich die Presse an, welche bei der Notifizierung eines Stapellaufs erwähne, „das vom Stapel gelaufene Schiff war so und so viele Fuss lang u. s. w.“ Hieran knüpft sich eine kurze Besprechung, in der theils die Aussagen des Vorredners bestätigt, theils angegriffen werden.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 1. December. Als ordentliche Mitglieder aufgenommen wurden die Herren Kapitän Martens, D. „Anna Woermann“ und Paetzelt, D. „Maceio“; zur Aufnahme vorgeschlagen ein Kapitän. Der Vorsitzende dankt im Namen der Versammlung den Mitgliedern des Festcomitees für ihre Bemühungen zu dem am 27. November abgehaltenen Stiftungsfeste des Vereins. Eingegangen waren von der Seewarte zwölf Fragebogen für Segelhandbücher, verbunden mit Küstenbeschreibung, zur gefälligen Kenntnissnahme an den Verein die Bestrebungen des Instituts zu fördern. Nachdem noch einige interne Angelegenheiten des Vereins zur Erörterung kommen, theilt der Vorsitzende mit, dass das vielbesprochene Vereinsbanner seiner Vollendung entgegengehe, und in vierzehn Tagen zur Ansicht den Mitgliedern unterbreitet werde. Nach Erledigung dieses Gegenstandes wird das in voriger Sitzung bereits theilweise erörterte Thema der Tagesordnung zur Diskussion gestellt. Es handelt sich bekanntlich darum, ist es angezeigt die seit Erlass der Seemannsordnung vom 27. December 1872 verloren gegangene Uebereinstimmung dieser mit Titel IV Buch V des Handelsgesetzbuches wiederherzustellen? Die Technische Kommission, auf Grund deren Vorschläge diese Frage zur Erörterung steht, befürwortet zu prüfen, ob nicht die Erfahrungen der Praxis und grundsätzliche Erwägungen es rathsam erscheinen lassen, auf eine Wiederherstellung der Gleichmässigkeit in den Ansprüchen von Schiffer und Schiffsmannschaft hinzuwirken. Dabei kommt es vornehmlich an in Art. 517 (§ 547) Abs. 2, welcher sich mit der Zurückbeförderung des Schiffers beschäftigt, eine Uebereinstimmung mit der Seemannsordnung zu schaffen. — Von einem Mitgliede wird hervorgehoben, dass meistens, zwischen Rheder und Schiffer Kontrakte, in denen auch die Art der Zurückbeförderung vorgesehen ist, bestehen, dass aber ein Schiffer gezwungen ist, jeden ihm vom Rheder präsentirten Kontrakt zu unterzeichnen, widrigenfalls er auf die Stellung Verzichtung leistet. Es wäre desshalb wünschenswerth, genau gesetzlich vorzuschreiben, unter welchen Umständen der Kapitän eines Schiffes eine kostenfreie Zurückbeförderung von seinem Rheder beanspruchen kann. Es werden vom Vorsitzenden noch einmal die Vorschläge des Vereins „Weser“ verlesen, in welchen befürwortet ist, dem Schiffer dieselben Rechte im Handelsgesetzbuch, wie dem Schiffsmann in der Seemannsordnung, zuzuerkennen. Eine Beschlussfassung, welche der vorgeschrittenen Zeit halber nicht stattfindet, wird

auf die nächste Sitzung vertagt. Ebenfalls beabsichtigt man am 8. December etwas näher auf die Beschlüsse des ersten Deutschen Seemannscongresses einzugehen.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Die letzte Versammlung, die nur mässig besucht war, fand unter Leitung des Vorsitzenden statt. An Eingängen lagen vor: ein Schreiben des Vereins der Seesteuerleute an der Weser, ein solches vom Vorsitzenden der „Sociedad cosmopolita de capitanos“ Valparaiso und Carrizal-Bajo; eine Einladung von den Herren Stubbs & Conrad zur Erprobung der von denselben in Handel gebrachten Rettungs-Matratze; eine Einladung zur Feier des 35jährigen Stiftungsfestes der Seemannsschule auf Waltershof an die früheren Schüler dieses Instituts. Verhandelt wurde im Anschluss an die vorige Versammlung über die Frage, ob bei Vertheilung des Hilfs- und Bergelohns unter die Mannschaft nicht auch den Schiffsoffizieren ein gewisser Antheil, ähnlich wie dem Capitän gesetzlich festgelegt werden sollte. In der Versammlung wurde allgemein betont, dass diese Forderung gewiss berechtigt sei, da, wie schon in voriger Versammlung ausgeführt, die Schiffsoffiziere nicht nur bei weitaus den meisten Bergungen die Meistbetheiligten seien, sondern auch für jede ihrer Anordnungen in einer Weise verantwortlich gemacht würden, die ihre fernere Existenz berühre. Es wurde daher beschlossen, in Vorschlag zu bringen, dass die Halfte des der Schiffsmannschaft zustehenden Antheils am Brutto-Bergelohn unter die Schiffsoffiziere, die andere Hälfte unter die Mannschaft vertheilt werden solle. Die Untervertheilung unter die einzelnen Personen der Schiffsoffiziere und der Mannschaft müsse nach Ansicht der Versammlung dem Kapitän übertragen werden, welcher unter Hinzuziehung von Vertretern jeder Kategorie die Antheile der einzelnen Personen in ideellen Quoten feststellt, gegen welche Feststellung bei dem nächsten Seemannsamt Berufung eingelegt werden kann, welches eine endgültige Entscheidung trifft. Hierauf wurde noch eine Ersatzwahl für ein in See gehendes Mitglied zum Verwaltungsrathe vorgenommen und dann die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 1. December 1897.

Seit unserem letzten Bericht ist keine nennenswerthe Aenderung im Frachtenmarkt für Retourladungen zu verzeichnen. Ausfrachten sind etwas gewichen. Nachstehend einige der letzten Abschlüsse:

„Holt Hill“, London/San Diego, 21/— per T. d. W., Stückgüter.  
 „Forthbank“, Sicilien/Portland O, 16/—, Phosphat.  
 „Annie Fletcher“, Westküste Süd-Amerika's/Vereinigte Staaten, 26/3, Salpeter.  
 „Drumcliff“, Calcutta/Hamburg, 31/3, Option Newyork, S 5,50, Jute.  
 „Liburna“, Garston/Santos, 19/—, Kohlen.  
 „Blengfell“, Westküste S. A. von Newcastle N. S. W., 16/6, abzüglich 6d, direct, Kohlen.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 19. November 1897.

Die Nachfrage nach Räumte für Getreideladungen, besonders in kleineren Schiffen, passend für Geschäfte nach Cork f. O., hat fortgesetzt zugenommen und ist offenbar nur noch beschränkt durch den stufenweise zunehmenden Mangel an passender Räumte. Boote, welche im Stande sind, im Monat December zu laden, können zu 4s nach Cork f. O. placirt werden. Januar-Räumte zu 3s 7 1/4 d und 3s 9d. Februar zu 3s 6d; bis zum März ist noch keine Nachfrage vorhanden. Grosse Boote zur Beladung im November oder Anfang December sind im

Stände 1 $\frac{1}{2}$ d bis 3d höhere Frachten nach ausgesuchten Häfen zu erzielen, als solche Dampfer, welche in der zweiten Hälfte des Dezember oder am Anfang Januar laden. Für die spätere Hälfte des Monats Januar ist die Nachfrage nach Räumte nicht sehr lebhaft, ein beschränktes Geschäft hat zu 3s für Mai und 2s 7 $\frac{1}{2}$ , bei einem Theile Hafer stattgefunden, für Februar ist ein lebhaftes Geschäft für ausgesuchte Häfen zu 2s 10 $\frac{1}{2}$ d und 2s 6d zu Stande gekommen. Baumwollen-Raten weisen eine geringe Zunahme von den Atlantischen Häfen auf. Der Bedarf vom Golf bleibt fest und setzt sich fort. Für andere Fahrten, mit Ausnahme einiger Boote, die am Platze Stückgut laden, ist die Nachfrage wenig lebhaft. Kistenöl- und Bauholz-Frachten von den Golfhäfen worden auch ferner vernachlässigt. — In unserem Segelschiffmarkt besteht keine besondere Aenderung, die Räumte ist, sowohl am Platz wie auf Ankauf, sehr mangelhaft. Trotzdem bleiben die Raten consequent fest.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	15/
London, Dpfr.	5d.	20/	17/6	15/
Glasgow, Dpfr.	5d.	22/6	15/	15/
Bristol	5d.	20/	17/6	17/6
Hull	5 $\frac{1}{2}$ d.	22/6	17/6	15/
Leith	5 $\frac{1}{2}$ d.	25/	18/6	17/6
Newcastle	5 $\frac{1}{2}$ d.	20/	17/6	15/17/6
Hamburg	75 s	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10 $\frac{1}{2}$ c.	27 $\frac{1}{2}$ cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	10 $\frac{1}{2}$ c.	27 $\frac{1}{2}$ cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	4/9	27/6	22/6	25/
Bordeaux	3/9	32 $\frac{1}{2}$ cents.	25c.	8 S.
Antwerpen	5d.	22/6	17/6	17/6a20/
Bremen	65 s	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/6a3/9	27/6a30/	22/6	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 30c. — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 3-16d. — Bremen 35c. — Marseille 1 $\frac{1}{2}$ d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O. N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	4/	4/	3/7 $\frac{1}{2}$ a3/9	4/	.....
Raff. Petrol. p. Segel ....	.....	.....	2/4 $\frac{1}{2}$ a3/	.....	25 $\frac{1}{2}$ c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.	
Getreide per Dampfer .....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	20c.	19c.	22c.	

## Büchersaal.

**Die deutschen Meere und ihre Bewohner** von Dr. William Marshall Professor für Zoologie an der Universität in Leipzig. Verlag von A. Tietmeyer, Leipzig.

Die Flora und Fauna der Meere ist schon von Vielen untersucht, ebenfalls haben Zoologen und Naturforscher verschiedener Länder die gewiss nach vieler Mühe erzielten Erfahrungen auf diesem Gebiet der Oeffentlichkeit übergeben. Der Leserkreis für den derartige Beobachtungen bestimmt waren, wurde naturgemäss ein beschränkter, weil die ganze Darstellungsweise nicht in unterhaltender sondern belebender Form zum Ausdruck kam. Professor Marshall hat aber sein Buch nicht nur für den speciell diese Wissenschaft studirenden Theil der Menschheit, sondern auch für den Laien geschrieben und diese seine Absicht gleich im Titelblatt zu erkennen gegeben, denn er fügt dem Titel „Die deutschen Meere und ihre Bewohner“ noch die Worte „naturhistorisches Vademecum für Besucher deutscher Seebäder“ hinzu. Beim Durchblättern des umfangreichen Werkes findet man, dass sich der Verfasser alle

Mühe gegeben hat, die oft — wenigstens für Badegäste — recht nüchterne Materie durch geistreiche und das Interesse belebende Bemerkungen, unterhaltend zu gestalten. Wir können deshalb Allen, selbst solchen Lesern, die durch Romane der allerneuesten Richtung ihre Mussestunden zu kürzen bemüht sind, die Lektüre empfehlen. Das Inhaltsverzeichnis ist ein sehr reichhaltiges. Der Autor widmet nacheinander der Besprechung der Pflanzen, des Bernsteins, der Urthiere, Hohlthiere, Stachelhäuter, Würmer, Gliederfüssler, Weichthiere, Fische, Vögel und Säugethiere einen mehr oder weniger grösseren Platz in seinem Buche. Interessant sind unter Anderen die Ausführungen über den Ursprung des Bernsteins. Hinsichtlich der Verschiedenheit und Gestalt der rohen Bernsteinstücke, heisst es an einer Stelle, lassen sich gewisse Typen unterscheiden. 1. „Tropfen, von sehr ungleicher Grösse, von der eines kleinen Wassertropfens bis zu der eines Enteneies, von länglich birnartiger Form und mit einem, fast schräg abgebrochenem Stiel. Sie tropften als Harz wohl hauptsächlich aus Verwunden der Aeste, erstarrten und wurden vom Winde abgelöst. Einzelne fielen noch weich zu Boden und erschienen plattgedrückt. 2. Stengel, Stangen und Cylinder bildeten sich, wenn schon vorhandene erhärtete Tropfenstiele von späteren Harzergüssen überzogen wurden. Das konnte mehrere Male in Pausen hintereinander geschehen und dann erhielten die Bernsteinstücke eine konzentrische Schichtung. 3. Schiefrige, in Lamellen spaltende Stücke wurden von solchem Harz geformt, das in flacher Ausdehnung, sei es aussen auf der Rinde oder unten auf dem Boden erstarrte. Auch hierbei konnte Guss auf Guss erfolgen und konnten die Stücke eine geschichtete Beschaffenheit annehmen. Die 4. Sorte endlich sind die Platten, flach gewölbte Stücke mit einer konvexen und einer konkaven Seite, die sich zwischen Rinde und Holz oder zwischen verschiedenen Holzringen entwickelten.“ In dieser knappen und dabei doch vollkommen das Verständniss der Leser gewinnenden Form sind die meisten Ausführungen und Erklärungen gemacht. Wir glauben wohl, dass es dem Werk nicht an Lesern und dem Autor nicht an Verehrern fehlen wird; ob sich aber unter Diesen Badegäste, die theils zur Erholung, theils zum Vergnügen ein Bad besuchen, finden werden? Diese Frage mag die Zeit beantworten. C. S.

**Das neue Recht des Handelsgehilfen** vom 1. Januar aus. Eine gemeinverständliche Darstellung von Heinrich Böhm, Rechtsanwalt in Ratibor. Druck und Verlag von der Königlichen Hofbuchdruckerei Trowitzsch & Sohn, Frankfurt a. d. Oder.

Es ist allgemein anerkannt, dass die Rechtsverhältnisse der Handlungsgehilfen dringend einer modernen Anschauung entsprechende Aenderung bedurften. Dem Rechnung tragend, treten die das Verhältniss von Prinzipal und Handlungsgehilfen ordnenden Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuchs bereits am 1. Januar 1898 in Kraft. Es ist dringend nöthig, dass sowohl Prinzipale wie Handlungsgehilfen sich über ihr zukünftiges, durchaus geändertes Rechtsverhältniss unterrichten und um ihnen das zu erleichtern, hat Rechtsanwalt Böhm in Ratibor das uns zur Besprechung vorliegende Büchlein geschaffen. Die Neuordnung schafft eine ausserordentliche Besserung der rechtlichen Stellung des Handlungsgehilfen: die Vereinbarung von Kündigungsfristen, die Vertragsfreiheit beim Kontinenz verbot ist gesetzlich neu geregelt, die Fürsorgepflicht des Prinzipals ist wesentlich erweitert. Völlig neu sind die Grundsätze über das kaufmännische Lehrverhältniss. In knapper, von Gesetzesparagrafen losgelöster Form hat Rechtsanwalt Böhm eine vollständige Darstellung des zukünftigen Rechtsverhältnisses zwischen Prinzipal und Handlungsgehilfen gegeben, die sich besonders auch durch die klare, allgemein verständliche Sprache auszeichnet und deshalb warm empfohlen werden kann.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere erteilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 50.

Hamburg, den 11. December.

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Grad oder Strich? — Deutscher Nautischer Verein (viertes Rundschreiben). — Der projektirte Nicaragua-Kanal. — Seeamtsentscheidungen. — Vermischtes. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Sprechsaal.

### Auf dem Ausguck.

Die Einrichtung eines ständigen Schiedsgerichtes mit nautischen Sachverständigen als Beisitzer zur Schlichtung von Differenzen, die aus Schiffskollisionen herrühren, scheint in Hamburg beschlossene Sache zu sein. Der Verein Hamburger Rheder hat schon im August d. J. in einem Rundschreiben sich für eine solche Institution ausgesprochen und nunmehr hat auch der nautische Verein, nach eingehender Erörterung des Gegenstandes sich für das Project ausgesprochen, freilich erst, nachdem dasselbe gegenüber seiner ursprünglich geplanten Gestaltung eine wesentliche Einschränkung erfahren hat. Nach dem erwähnten Rundschreiben schien der Plan dahin zu gehen, die Rheder von vorneherein zu verpflichten, bei Kollisionen zwischen Schiffen, die den der Vereinigung beigetretenen Eigenthümern gehören, auf die Verfolgung ihrer Ansprüche vor den ordentlichen Gerichten zu verzichten. Dementsprechend wollte man auch die Ladungsinteressenten durch eine entsprechende Konnossementsklausel zu einer gleichen Verzichtleistung veranlassen. Die Folge wäre gewesen, dass auch diejenigen Prozesse, in denen verwickelte Rechtsfragen zum Austrag kommen müssen, vor das Schiedsgericht gebracht worden wären. Bei der heutigen Gestaltung der Sache scheint Dies nunmehr ausgeschlossen. Die Beteiligten werden in der Lage sein, in jedem einzelnen Falle die Entscheidung zu treffen, ob sie den Instanzenweg beschreiten, oder ihren Streit

vor dem Schiedsgericht zum Austrag bringen wollen. Jedenfalls ist es besser, dass der Versuch erst in dieser Form gemacht wird. Schwierigkeiten werden sich ohnehin dem neuen Versuch in Menge entgegenstellen, wenn Das auch kein Grund ist, davor zurückzuschrecken. Der Verzicht auf die Erhärtung der Zeugenaussagen durch den Eid, dürfte eine der Hauptklippen für die geplante neue Institution bilden. Auf den Erfolg des Versuches darf man mit Recht gespannt sein.

Die deutsche Seewarte hat einen Fragebogen herausgegeben, der an die deutschen Schiffsführer vertheilt werden soll, mit der Aufforderung, die darin enthaltenen Fragen zum Zwecke der Vervollständigung der in den Segelhandbüchern und Küstenbeschreibungen enthaltenen Informationen, zu beantworten. Damit hat das Institut entschieden einen glücklichen Weg betreten, dem der Erfolg sicher zur Seite stehen wird. Wir bezeichnen das Experiment nicht nur von dem Gesichtspunkte aus glücklich, weil dadurch ein reichhaltiges Material zusammengetragen wird, und zwar in einer Form, die für die Bearbeitung günstige Vorbedingungen mit sich bringt, sondern auch weil Fragen Aufnahme gefunden haben, die von grosser praktischer Bedeutung sind und auf die unsere heutige nautische Litteratur noch keine Antwort zu geben wusste und auch heute noch nicht zu geben weiss. Wir führen davon nur einige wenige Beispiele an, um den Schiffsführern zu vergegenwärtigen, wie oft sie in der Praxis ihre ganze nautische Bibliothek



wohl schon — und leider meistens umsonst — durchstöbert, um die Antwort darauf zu finden und um ihnen eine ausführliche und gewissenhafte Beantwortung der Frage nahe zu legen, in ihrem eigenen Interesse. Welcher Art sind die Lootsboote? Haben sie bestimmte Stationen und welche? Wie weit kam der Lootse dem Schiffe entgegen? Besteht Lootsenzwang? Wo verliess der Lootse beim Auslaufen das Schiff? Nicht minder ausführlich sind die Fragen über Hafeneinrichtungen Anker und Liegeplätze, Beschaffenheit der Kaien, Landungsbrücken, Hafenbecken, Schleusen, Lagerschuppen, Geleiseverbindungen, Krähne, Schuten etc., ferner über Hafenunkosten, über Trink- und Kesselspeisewasser. Besonders hervorzuheben sind noch die geforderten Informationen über Bunkerkohlen und deren Preis, Bunkervorrichtungen, die Zeit, die zum Bunkern eines bestimmten Quantum erforderlich ist. (Vielleicht würde es sich hier empfehlen, auch noch einzufügen, welche Art von Kohlen am Platze marktgängig ist, wie z. B. Cardiff-, Neusüdwaales-, japanische Kohle etc.) Wichtig sind auch die Angaben über die Docks und Ausbesserungswerkstätten. So wie die Fragen gestellt sind, beansprucht ihre Beantwortung weder grosse Mühe noch Gewandtheit in der schriftlichen Ausdrucksweise und Jeder kann zur Bereicherung des Materials beitragen. Wir halten es für eine Ehrenpflicht der deutschen Schiffsführer an dem grossen, von der Seewarte angeregten Werke, mitzuarbeiten, aus deren gewissenhafter Erfüllung sie überdem selbst den grössten Nutzen ziehen werden.

Es scheint, als ob der seitens des Vereins der Eisen- und Stahlindustriellen und der deutschen Schiffswerften z. Z. gemeinschaftlich gestellte Antrag beim Minister der öffentlichen Arbeiten auf Ermässigung des Frachttarifs für Schiffsbaumaterial zum gewünschten Erfolg geführt hat. In voriger Woche hat in Berlin eine Versammlung von Vertretern der beteiligten Eisenbahn-Direktionen, der Schiffswerften und Stahlwerke getagt, die offenbar zu einem allseits befriedigenden Resultat geführt hat. Die von der Eisenbahnverwaltung geforderten Garantien scheinen in genügendem Umfange gewährleistet zu sein. Sie bestanden einerseits in dem Nachweis, dass nach Eintreten der Ermässigung den deutschen Walzwerken thatsächlich auch nennenswerthe Lieferungen von Schiffbaueisen zugeführt werden können, während von Seiten der Producenten ein Beleg dafür gefordert wurde, dass sie die Aufträge der Schiffbauer auch thatsächlich prompt und sicher auszuführen im Stande sein werden. Das Letztere scheint durch den unlängst gegründeten Verband der Industriellen, an den die Aufträge zu richten sind und der sie an seine Mitglieder vertheilt, gesichert. Der erste Punkt

ist eine Frage in Mark und Pfennigen, welche die Schiffsbauer als gute Geschäftsleute wohl richtig erfasst haben werden. Erfreulich ist es, dass damit der nationale Schiffbau und die heimische Industrie erheblich gefördert werden. Der deutsche Schiffbau sollte nunmehr in der Lage sein, dem englischen erfolgreich das Feld streitig zu machen, zumal er unzweifelhaft den Vortheil billigerer Löhne hat. Dass er in Bezug auf Können und technische Leistungsfähigkeit keinen Concurrenten zu fürchten braucht, dafür sprechen seine Erfolge und davon zeugen die stolzen Schiffe, die er der deutschen Flagge zugeführt. Schiffe, wie „Kaiser Wilhelm der Grosse“, „Fürst Bismarck“ und „Pretoria“ sind Erzeugnisse, wie sie keine andere Flagge besser aufzuweisen hat.

Man muss es den Rumänen nachlassen, dass sie sich alle ordentliche Mühe geben eine Handelsflotte zusammenzubringen. Der Eröffnung eines regelmässigen Postdampferdienstes zwischen Constantza und Constantinopel ist die Linie Rumänien-Alexandrien gefolgt, dann die Rotterdamer Linie, und nunmehr soll, wie wir einer Notiz des Constantinopeler Handelsblattes entnehmen, auch eine regelmässige Fahrt zwischen den rumänischen Donauhäfen und einigen bulgarischen Plätzen ins Leben gerufen werden. Es heisst, dass zu diesem Zwecke der Staatswerft in Turn-Severin der Auftrag zum Bau von vier neuen Schiffen erteilt worden ist. Freilich darf man nicht ausser Acht lassen, dass bei diesem rapiden Emporschiessen der rumänischen Handelsflotte staatliche Beihilfe in weitgehendem Maasse in Anspruch genommen worden ist und noch fortwährend genommen wird. Von einer Rentabilität wird vorläufig bei dem etwas forcirten Entwicklungsgange noch keine Rede sein können. Dazu fehlt wohl noch bei dem ganzen Betriebe die Erfahrung und vor Allem das geschulte Menschenmaterial. Man kann wohl Armeen aus dem Boden stampfen, aber keine Marine. Immerhin können Billigdenkende dem rumänischen Unternehmungsgeist die Anerkennung nicht versagen. Die Leute erkennen die Bedeutung des Seeverkehrs für die commercielle Entwicklung des Landes, und die bei jedem neuen Unternehmen unausbleiblichen Kinderkrankheiten werden sie hoffentlich nicht abschrecken, auf dem einmal betretenen Pfade zu verharren.

Die Compagnie Générale Transatlantique scheint durch den neuen Vertrag mit der französischen Regierung zu einer umfangreichen Ergänzung ihres Flottenmaterials verpflichtet worden zu sein. Nach einer Mittheilung des Handelsministers sind auf den Loire-Werften der Gesellschaft 3 Dampfer für den Postdienst Havre—New-York bis zum 1. April 1904 zur Ablieferung zu bringen. Das erste Boot

soll am 1. August 1900 fertiggestellt werden, ein zweites am 1. Juli 1901 und ein drittes im April 1903. Ferner soll die Gesellschaft sich zum Bau eines vierten Schnell dampfers verpflichten, dessen Kiel am 1. Juli 1905 zu strecken ist, sofern bis dahin nachgewiesen wird, dass die jährliche Durchschnittsgeschwindigkeit irgend einer fremden Postdampferlinie die von den Schiffen der französischen Gesellschaft erzielte um mehr als 10% übersteigt. Der Kostenpreis der drei ersten Schiffe wird auf 22 Millionen Fres. veranschlagt.

Die Errichtung einer Schiffswerft in England, die sich mit dem Bau von Turbinenschiffen als Specialität befassen wird, ist nunmehr bereits eine vollendete Thatsache. Darüber ist man sich in Kreisen der Schiffs- und Maschinenbautechniker sofort klar geworden, dass die wunderbaren Erfolge, welche die „Turbina“ auf der Jubiläums-Flotten-Revue erzielte, einen Wendepunkt in der Entwicklung der Dampfpropulsion auf See bedeuten. Das Turbiniaexperiment war so erfolgreich, dass die Einführung des Systems in die praktische Schifffahrt nur eine Frage der Zeit sein konnte. Parson, der glückliche Erfinder, hat bekanntlich eine Gesellschaft mit einem Kapital von 4 Millionen Mark gegründet, um seine Erfindung praktisch zu verwerthen. Vorläufig ist der Bau von Torpedobootszerstörern nach dem Turbinensystem in Aussicht genommen, mit der Zeit wird man sich aber wohl auch an die Konstruktion grösserer Schiffe heranmachen. Der Werftplatz, den die Gesellschaft erworben, liegt am Tyne neben dem Gewese von Swan & Hunter in Wallsend und hat eine Wasserfront von 300 Fuss. Es sollen voraussichtlich zwei Helgen gelegt und ausserdem ein Trockendock gebaut werden.

Wir haben an dieser Stelle schon früher auf die grosse Ausdehnungsfähigkeit des Imports von Südfrüchten, in Sonderheit von Bananen hingewiesen. Der hohe Nährwerth dieser Frucht, und die Möglichkeit sie in allen erdenklichen Arten zuzubereiten, sichern ihr einen bevorzugten Rang in Bezug auf die Volksernährung. Ein Blick auf die Entwicklung, welche der Fruchttransport von Westindien nach New-York und Boston im Laufe der letzten 25 Jahre genommen hat, lässt die Bedeutung erkennen, welche dieser Artikel für das wirtschaftliche Leben jenseits des Atlantischen Ozeans erlangt hat. Der erste Versuch, Bananen in grösseren Mengen von Jamaika aus auf den amerikanischen Markt zu bringen, datirt aus dem Jahre 1869. Der Unternehmer war ein Kapitän, Namens Bush. Er belud seine Schiffe mit Bananen und expedirte sie nach New-York, wo sie reissenden Absatz fanden. Zehn Jahre später belief sich der Werth der von Jamaica exportirten Frucht auf 440 000  $\mathcal{M}$ . Ein

bedeutender Aufschwung setzte um das Jahr 1889 ein, als die britische Regierung der Atlas-Linie eine Subvention gewährte, wogegen die Gesellschaft sich zur Reservirung einer bestimmten Räume für den Fruchttransport und zur Beförderung bei einem mässigen Frachtsatz verpflichten musste. In diesem Jahr stieg die Ausfuhr auf 6 400 000  $\mathcal{M}$  und in 1895/96 hatte sie bereits die Höhe von 10 720 000  $\mathcal{M}$  erreicht. Von dieser letztgenannten Summe entfielen 6 320 000  $\mathcal{M}$  auf Bananen und 3 300 000  $\mathcal{M}$  auf Apfelsinen. Die ersten Versuche geschahen auf einer einfachen Basis, und ohne Beanspruchung eines nennenswerthen Kapitals. Die Farmer wurden veranlasst, kleine Landflächen mit Bananen zu bepflanzen und die Früchte nach den Verschiffungshäfen zu senden, wo sie in die Fahrzeuge gepackt wurden. Nach und nach entwickelte sich dann die Bananenkultur in ausgedehntem Maasse. Bei der heutigen Gestaltung der Schifffahrt und der vervollkommenen Technik steht es ausser Frage, dass der Massentransport der Früchte sich auch auf grössere Entfernung mit Vortheil durchführen lässt, sodass hier eine lohnende Perspektive sich für die Schifffahrt bietet.

Alle Berufsstände, alle Gesellschaftsklassen, ja man kann sagen, jeder deutsche Reichsangehörige beschäftigt sich gegenwärtig mehr oder weniger mit der dem deutschen Reichstage vorgelegten Marinevorlage. Desshalb glauben auch wir, obgleich das Thema nicht in den Rahmen einer Fachzeitschrift passt, unsere Stimme erheben und eine Lanze für die Vermehrung und den Ausbau der deutschen Kriegsflotte brechen zu dürfen. Von dem Standpunkte eines praktischen Seemanns, den wir hier vertreten, ist eine das Eigenthum des Vaterlandes schützende Marine nicht nur im höchsten Grade wünschenswerth, sondern erforderlich. — In letzter Zeit haben Angehörige der Negerrepublik Haiti und Söhne aus dem Reiche der Mitte theils im Uebermuthe, theils in fanatischem Glaubenseifer deutsche Reichsangehörige beleidigt und gemordet. Die von der deutschen Regierung geforderte Sühne blieb auf gütlichem Wege aus. Wollte das Deutsche Reich nicht die traurige Rolle eines Landes spielen, das ungestraft von Jedem verletzt werden kann, so war es nothwendig, die auf gütlichem Wege nicht gewährte Sühne durch Waffengewalt zu erzwingen. Die Regierung, ihrer hohen Pflicht bewusst, zögerte nicht, diese zu erfüllen. Doch um die deutsche Kriegsflagge in Ostasien, Haiti und Kreta der in jenen Ländern wohnenden Bevölkerung zu zeigen und die Stärke des mächtigen Deutschen Reiches zu documentiren, war es nothwendig, die zum Schutze der deutschen Küsten unentbehrliche Flotte um mehr als ein Drittel zu schwächen. Das beweist auf das Deutlichste, dass eine Verstärkung und Ver-

mehrung der deutschen Kriegsflotte unter allen Umständen erforderlich ist. Unsere Leser, die das Ausland und seine Bewohner kennen, wissen, welchen Eindruck es auf die Bevölkerung eines von Farbigen und Negern geleiteten Staates macht, wenn die Flagge eines stattlichen Kriegsschiffes im Hafen weht; nur sichtbare Macht ist im Stande der schwarzen Rasse Respekt einzuflössen. Respekt und Achtung müssen aber die von der Natur mit dunkler Hautfarbe Gekennzeichneten vor uns haben, wenn der Aufenthalt in Tropenländern für dort ansässige Deutsche und für die jene Häfen besuchenden deutschen Seeleute erträglich bleiben soll. Diese Bedingung ist im Interesse der deutschen Schifffahrt, des deutschen Seemannstandes und der deutschen Flagge notwendig.

### Grad oder Strich?

(Dr. O. Fulst in Bremen.)

Eisen und Dampf haben in der Schifffahrt eine grosse Umwälzung hervorgerufen. Fragen, die früher wichtig waren, sind in den Hintergrund getreten, neue Fragen sind aufgetaucht. Nicht nur in technischer auch in wissenschaftlicher Beziehung sind an die Schiffführung eine Menge neuer Anforderungen gestellt worden, die man früher nicht kannte. Man denke nur an die Behandlung des Kompasses an Bord eiserner Schiffe, man denke an die auf schnellen Dampfern erforderliche Genauigkeit der Ortsbestimmung auf See, die mit dem früheren Gebrauch, einmal des Tags seine Breite und Länge zu bestimmen, gründlich aufräumte und häufigere und sorgfältigere Ortsbestimmungen gebieterisch verlangte. Die Vervollkommenung der nautischen Instrumente, der Ausbau gewisser astronomischer Methoden war die Folge dieses Strebens.

Bei klarem Himmel lässt sich heute bei der kurzen Dauer der Dampferreisen der Schiffsort bei sachgemässer Anwendung der vorhandenen Methoden mit einer Genauigkeit bestimmen, die nur wenig zu wünschen übrig lässt. Ist aber der Himmel bedeckt und der Seemann nur auf Kompass und Logge angewiesen, so ist es mit der Genauigkeit der Ortsbestimmung nur schlecht bestellt. Die im allgemeinen grossen Unterschiede zwischen dem „Schiffsort nach Loggerechnung“ und dem „Schiffsort nach astronomischer Beobachtung“ führen dem Schiffsoffizier diese Thatsache immer wieder vor Augen.

Unter diesen Umständen muss auf den ersten Blick eine Neuerung auffallen, die man jetzt vielfach auf Dampfern eingeführt hat. Während man sich früher (und vorwiegend auch noch heutigen Tags) beim Aufmachen der Loggerechnung ausschliesslich des Strichmaasses bediente, also den Kurs — sowohl den Kompass-Kurs wie den wahren Kurs — in der gewöhnlichen Weise in Strichmaass

angab, koppelt man jetzt vielfach nach Graden, obwohl man nach der Strichrose und nicht nach der Gradrose steuert. Was war der Grund zu dieser Neuerung? Verliess man das Strichmaass, um genauer zu rechnen, oder verliess man es, um bequemer zu rechnen? Diese Fragen sollen hier etwas eingehender erörtert werden.

Die Ungenauigkeiten der Loggerechnung rühren her von der Ungenauigkeit im Kurse, von der Ungenauigkeit in der Distanz und in der Ungenauigkeit in der Rechnung.

Der wahre Kurs des Schiffes ist auf See nur wenig genau bekannt, weil das Schiff nicht auf demselben Kurs zu halten ist und weil Abtritt, Missweisung und Strom meist fehlerhaft in Rechnung gebracht werden.

Wenn auch die neueren schnellen Dampfer gemeiniglich vorzüglich steuern, so ist ein Abfallen vom Kurse doch nicht zu vermeiden. Es fällt auch keineswegs der „mittlere“ Kurs mit dem zu steuernden Kurse zusammen, was der Fall wäre, wenn das Abweichen vom Kurse nach Steuerbord und nach Backbord gleichmässig erfolgte. Wind oder See bewirken aber, dass das Abweichen fast immer nach derselben Seite erfolgt. Ein geschickter Steurer wird es allerdings dahin bringen können, dass der mittlere Kurs nur wenig von dem zu steuernden Kurse abweicht.

Die Schwierigkeit die Abtritt genau zu bestimmen, ist bekannt; Fehler von einigen Graden wird man leicht dabei machen können. Auch die Dampfer treiben bei starkem seitlichem Winde ab, wenn auch die Abweichung weniger beträgt als bei Segelschiffen. Man hat also auch auf Dampforn mit dieser Fehlerquelle zu rechnen.

Auch die Missweisung ist auf See mehr oder weniger unsicher. Bei klarem Wetter, wenn man immer und immer wieder Gelegenheit hat, die Missweisung durch Peilung der Sonne oder anderer Gestirne zu bestimmen, ist die Unsicherheit geringer als wenn man mehrere Tage keine Gelegenheit gehabt hat, die Missweisung auf diese Weise zu ermitteln. Leider kommt gerade in diesem Falle viel auf die Genauigkeit der Loggerechnung an. Bei klarem Wetter entstehen die Ungenauigkeiten in der Missweisung aus Fehlern beim Peilen, die unter Umständen ziemlich beträchtlich sein können und aus Fehlern im Azimuth der Gestirne.\*) Auf eine Ungenauigkeit von einem Grad muss man minde-

\*) Es ist Brauch, das Azimuth aus Azimuthtafeln zu entnehmen. Da aber das Einschalten nach Breite, Abweichung und Zeit unbequem und zeitraubend ist, so pflegt man das Azimuth für den nächsten vollen Grad der Breite und Abweichung aus der Tafel zu entnehmen und nur für die Zeit oder den Stundenwinkel einzuschalten. Der hierdurch entstehende Fehler kann unter Umständen einen ganzen Grad und mehr betragen.



stens in diesem Falle rechnen. Weit bedeutender ist der Fehler aber, wenn man die örtliche Ablenkung seines Kompasses einige Zeit nicht kontrolliren konnte, da die örtliche Ablenkung steten Veränderungen unterworfen ist. Ein Fehler von einem viertel Strich wird dann zu dem Gewöhnlichen gehören. Auch die aus den Karten entnommene Ortsmissweisung wird mit Fehlern, wenn auch nur mit geringen, behaftet sein, sodass in diesem Falle die Unsicherheit im wahren Kurs recht bedeutend ist.

Die Einwirkung des Stromes entzieht sich zwar nicht völlig der Rechnung, doch ist die Veränderlichkeit in der Richtung und Stärke desselben so bedeutend, dass er eine beträchtliche Unsicherheit im wahren Kurse hervorruft. Befindet sich z. B. ein Dampfer, der 10 Knoten Fahrt hat, in einem Dwärtsstrom von nur 1 Knoten Fahrt, so wird dadurch der Kurs um einen vollen halben Strich geändert, also bei den schnellsten Dampfern unter denselben Umständen etwa um einen viertel Strich.

Einige andere kleine Fehlerquellen, die gegenüber den angeführten in den Hintergrund treten, sollen hier nicht besonders angeführt werden.

Wie der Kurs so ist auch die Distanz nur ungenau auf See zu bestimmen. Die Logge — sowohl die gemeine Logge wie die Patentlogge — sind verhältnissmässig unvollkommene Instrumente, die nur wenig zuverlässige Resultate geben. Bei der gewöhnlichen Logge ist man sich nicht einmal über die Länge der Knoten einig. Für ein 14-Sekundenglas schwankt z. B. die Knotenlänge zwischen 6,85 und 7,20 m. Legt ein Schiff nach der Logge mit 7,20 m Knotenlänge 100 Seemeilen zurück, so würde es nach der Logge mit 6,85 m Knotenlänge 105 Seemeilen zurückgelegt haben. Mit der einen Logge misst man also die Fahrt und somit die Distanz um 5 pCt. grösser als mit der andern.

Aus Versuchen, die die Kaiserliche Marine im Jahre 1883 mit den verschiedenen Logge-Apparaten angestellt hat, hat sich ergeben, dass die Angaben der Logge, zumal bei grossen Geschwindigkeiten, wie sie bei den heutigen Dampfern gewöhnlich sind, grosse Ungenauigkeit aufweisen, und dass Fehler von 10 pCt. und mehr in der Fahrt des Schiffes keineswegs zu den Unmöglichkeiten gehören. Die Patentloggen geben im Allgemeinen ebenso schlechte oder noch schlechtere Resultate. (Man vergleiche Mühleisen, Handbuch der Seemannschaft, Bremen 1893, Seite 113 ff.)

Natürlich beeinflusst auch die Strömung die zurückgelegte Distanz. Während bei seitlicher Richtung des Stromes vornehmlich der Kurs geändert wird, so wird, wenn der Strom mit dem Kurse gleich oder entgegengesetzt gerichtet ist, nur die Distanz geändert. Bildet die Richtung des

Stromes mit dem Kurse des Schiffes einen schiefen Winkel, so wird sowohl der Kurs als die Distanz geändert.

Würden alle Fehler nach derselben Seite fallen, so würde der Fehler sowohl im Kurs, wie in der Distanz recht bedeutend werden und selbst solche von  $\frac{1}{2}$  bis 1 Strich im Kurse und 15 bis 20 pCt. in der Distanz möglich sein. Da das im Allgemeinen nicht der Fall sein wird, so wird man auch nicht immer auf einen so grossen Fehler gefasst zu sein brauchen.

Unter dem wahrscheinlichen Fehler einer Messung versteht man denjenigen Fehler, der beim Messen ebenso oft nicht erreicht, wie überschritten wird. Ist z. B. der wahrscheinliche Fehler einer Winkelmessung 20" so heisst das bei einer sehr grossen Anzahl solcher Winkelmessungen ist der Fehler ebenso oft grösser als 20", wie er kleiner als 20" ist. Man kann also eins gegen eins wetten, dass der Fehler diese Grösse nicht überschreiten wird.

Ich glaube nicht zu viel zu behaupten, wenn ich sage, der wahrscheinliche Fehler im Kurse betrage 2°, der in der Distanz 5 pCt. Das würde also heissen: Kurs und Distanz sind ebenso oft um mehr als diese Beträge fehlerhaft, wie sie um weniger als diese Beträge fehlerhaft sind.

Segelt ein Schiff z. B. 100 Seemeilen, so muss man mit der Wahrscheinlichkeit rechnen, dass der Kurs nicht N sondern N2°O oder N2°W ist, und dass die Distanz nicht 100 Seemeilen, sondern 95 oder 105 Seemeilen beträgt.

Für den Kurs N2°O (oder N2°W) 105 Seemeilen ist der gutgemachte Breitenunterschied 104,9 Seemeilen, die gutgemachte Abweichung 3,7 cm. Es ist also wahrscheinlich, dass das Schiff nach 100 Seemeilen Segelung 4,9 Seemeilen nördlicher (südlicher) und 3,7 Seemeilen östlicher (westlicher) steht, als sich nach der Schiffsrechnung ergibt, d. h. dass der wahre Schiffsort 6,15 Seemeilen von dem berechnenden Schiffsort liegt.

Bringt man nun bei der Berechnung dadurch, dass man den wahren Kurs auf  $\frac{1}{4}$  Strich abrundet, eine weitere Ungenauigkeit hinein, so wird allerdings die Ungenauigkeit im Resultat vergrössert, doch ist, wie wir gleich sehen werden, die Verschlechterung eine ganz unbedeutende.

Beim Abrunden auf viertel Striche kann nur der Kurs und zwar bis zum Betrage von  $\frac{1}{4}$ -Strich oder 1,4° fehlerhaft werden. Ein Blick in die Strichtafel lehrt uns, dass hierdurch ein Fehler von 2,4 Sml. im Schiffsort entstehen kann. Aber ebenso wenig, wie wir oben alle grösstmöglichen Fehler in Kurs und Distanz addierten, um den wahrscheinlichen Fehler zu erhalten, ebenso wenig dürfen wir auch hier sagen, durch das Abrunden würde das Resultat voraussichtlich um 2,4 Sml.

schlechter. Denn ebenso oft wie der grösste Fehler von  $\frac{1}{8}$  Strich beim Abrunden auftritt, ebenso oft tritt auch der Fehler 0 auf, und ebenso oft wie ein solcher Fehler die im Kurse schon vorhandenen Fehler vergrössert, ebenso oft wird er sie theilweis oder vielleicht vollständig aufheben, so dass der abgerundete Kurs der Wahrheit näher kommt, als der nicht abgerundete.

Will man die durch das Abrunden hervorgerufene wahrscheinliche Verschlechterung des Resultats bestimmen, so muss man alle hierbei möglichen Fehler mit allen übrigen Fehlern kombiniren und daraus den neuen wahrscheinlichen Fehler bestimmen, ähnlich wie dies von mir in einer in den *Annalen der Hydrographie* 1895 veröffentlichten Abhandlungen „über die Berechnung nautisch astronomischer Aufgaben mit Hilfe vierstelliger Logarithmen“ geschehen ist. Ich habe diese Bestimmung unter den oben angegebenen Voraussetzungen durchgeführt und bin dabei zu dem Resultat gekommen, dass der wahrscheinliche Fehler im Kurs durch das Abrunden auf viertel Striche von  $2^0$  auf  $2,1^0$  wächst. Wenn man also beim genauen Rechnen eins gegen eins wetten kann, dass der Kurs um  $2^0$  falsch ist, so kann man beim Abrunden auf viertel Striche eins gegen eins wetten, dass die Ungenauigkeit im Kurs nicht mehr als  $2,1^0$  beträgt. Da die Distanz hierbei unverändert bleibt, so gelangen wir zu dem Resultat, dass man beim Rechnen mit der Gradtafel nach 100 Seemeilen Segelung seinen Schiffsort wahrscheinlich um 6,15 Seemeilen, beim Rechnen mit der Strichtafel um 6,25 Seemeilen falsch bekommt. Die Verschlechterung beträgt also nicht mehr als eine moderne Schiffslänge.

Eine merkliche Verbesserung des Resultats erzielt man also beim Koppeln nach der Gradtafel nicht.

## Deutscher Nautischer Verein.

### Viertes Rundschreiben.

I. Eisberichte: Auf meine infolge des Beschlusses des letzten Vereinstages gemachten Eingaben an das Reichs-Marine-Amt und an das Reichs-Postamt wird mir von dem Herrn Staatssekretär des Reichs-Postamts mitgetheilt, dass im Einverständnis mit dem Reichs-Marine-Amt die Abonnementsgebühr für den Eisbericht der deutschen Ost- oder Nordseeküste von 60  $\mathcal{M}$  auf 40  $\mathcal{M}$  ermässigt wird. Auszüge aus den Eisberichten gelangen fortan nicht mehr zur Ausgabe, da im vergangenen Winter von dieser Einrichtung nur sehr geringer Gebrauch gemacht worden ist. Wenn durch jene Ermässigung auch nicht alle Erwartungen erfüllt sind, so ist dieselbe doch dankbar anzuerkennen und zu hoffen, dass im Interesse der Schifffahrt von dieser Erleichterung Gebrauch gemacht wird.

II. Seemannsordnung. Der in der am 23. und 24. Juli hier abgehaltenen Sitzung der Kommission für die Seemannsordnung in Aussicht genommene Bericht ist nunmehr fertig gestellt und geht den Mitgliedern mit diesem Rundschrei-

ben zu. Ich werde diesen Gegenstand auf die Tagesordnung des Vereinstages setzen und empfehle, dass die Mitglieder diesen Bericht sowie die Beschlüsse der Kommission prüfen, um auf dem Vereinstage, ihre etwaigen Bemerkungen und Wünsche vorzubringen. Ferner lege ich diesem Rundschreiben einen Abdruck des Protokolls der Kommission vom 23. und 23. Juli d. J. bei, mit den bei der Berathung berücksichtigten Abänderungs-Vorschlägen.

III. Fragebogen für Segelhandbücher, verbunden mit Küstenbeschreibung. Die Direktion der Seewarte hat, um Unterstützung ihrer Arbeiten bei der Herausgabe von Segelhandbüchern verbunden mit Küstenbeschreibungen ausserhalb der Nord- und Ostsee gelegener Länder zu gewinnen, einen Fragebogen ausgearbeitet, welcher den Rhedereien und Vereinen zur Verfügung gestellt wird. Von den Mitverbreitern werden eingehende Mittheilungen über das Looswesen, über Schleppdampfer, Witterungsverhältnisse, Strömungen beim Ein- und Auslaufen, Landmarken, Wassertiefen, Feuer, Hafeneinrichtungen, Anker- und Liegeplätze, Schiffsabrukosten, Trink- und Kesselspeisewasser, Bunkerkohlen, Proviant und sonstige Ausrüstung, Docks und Ausbesserungswerkstätten, sowie über den Verkehr mit dem Lande erbeten. Für die Einzelvereine lege ich diesem Rundschreiben ein Exemplar dieses Fragebogens, sowie einen Sonderabdruck einer Veröffentlichung der Direktion der Seewarte über diesen Gegenstand aus den „Annalen der Hydrographie und Maritimen Meteorologie“ bei. Ich bitte auch für diese, für die deutsche Schifffahrt wichtigen Arbeiten der Seewarte von den Betheiligten wirksame Unterstützung zu Theil werden zu lassen.

IV. Deutscher Seefischerei-Almanach. Von dem Deutschen Seefischerei-Verein ist ein Deutscher Seefischerei-Almanach für 1898 herausgegeben, um den Kreisen, die durch Beruf oder sonstiges Interesse in Beziehung zur Seefischerei stehen, alle diejenigen technischen und statistischen Angaben, sowie diejenigen Gesetze und Verordnungen in handlicher Form zugänglich zu machen, die für die Seefischerei von Bedeutung sind. — Bei der zunehmenden Bedeutung der deutschen See- und Küstenfischerei trägt diese umfangreiche Arbeit einem gefühltem Bedürfniss Rechnung und wird nicht nur für die an der Seefischerei, sondern auch für die an der deutschen Seeschifffahrt Betheiligten von Nutzen sein. In einem Schreiben des deutschen Seefischereivereins wird besonders darauf aufmerksam gemacht, dass die auf Seite 508 bis 547 des Buches enthaltenen Angaben über die Bezeichnung der Fanggeräte unserer Fischer den Zweck haben, unseren Seeleuten die Erkennung dieser Geräte möglich zu machen, beziehungsweise zu erleichtern. Da es im Interesse der Fischer sehr wesentlich ist, dass ihre in See ausliegenden Fanggeräte nicht beschädigt oder verschleppt werden, und da auch die passierenden Handelsschiffe ein Interesse haben, diese Geräte zu meiden, weil sie Schraube und Ruder gefährden können, so hofft der Verein auf eine Unterstützung seiner auf Vermeidung derartiger Unfälle gerichteten Bestrebungen im deutschen nautischen Publikum.

V. Rechtsschutzverein für Rheder. Von der Nordisk Skipsrederforening in Christiania sind mir deren Satzungen zugegangen; ich kann den Mitgliedern hiervon in der Anlage ein Exemplar zustellen, um dessen Prüfung ich ersuche. Durch die Verhandlungen des nächsten Vereinstages wird eine Unterlage für eine gleichartige Einrichtung in Deutschland getroffen, und hierdurch für die deutsche Rhederei dieselben Vortheile geschaffen werden können, wie sie in England und in den nordischen Ländern bereits vorhanden sind.

VI. Der Ausbau der deutschen Flotte in zeitgemässer Weise wird von der deutschen Reichsregierung beantragt, und dem soeben zusammengetretenen Reichstage ist ein diesbezüglicher Gesetzentwurf sowie eine Denkschrift, betreffend die „Seeinteressen des Deutschen Reichs“, zugegangen;

aus deren statistischen Angaben geht hervor, dass die Entwicklung des deutschen Handels seit Bestehen des Deutschen Reichs eine ausserordentliche gewesen ist, und das besonders der Seehandel hieran einen steigenden Antheil gehabt hat. Die Leistungsfähigkeit der deutschen Rhederei und der Umfang des Schiffsverkehrs sind in entsprechender Weise gewachsen. Die Betheiligung des inländischen Kapitals und Reichsangehöriger an überseeischen Unternehmungen ist in diesem Zeitraum ganz erheblich gestiegen. Gegenüber dem Anwachsen deutscher Interessen im Auslande und besonders in überseeischen Ländern ist die Entwicklung der Kriegsmarine, welche dieselben schützen soll, sehr in Rückstand geblieben. Es ist demgemäss als ein Erforderniss anzusehen, dass die deutsche Flotte zur nothwendigen Vertretung und zum ausreichenden Schutz der deutschen Interessen im Auslande ungesäumt auf die entsprechende Stärke gebracht wird.

VII. Vereinstag. Für den im Februar abzuhaltenden Vereinstag liegen bisher als Berathungsgegenstände vor: Gesetz, betreffend Ausbau der deutschen Flotte. Die Seemannsordnung. Schiedsgerichte zur Entscheidung von Ansprüchen aus Kollisionen. Rechtsschutzverein für Rheder.

Ich bitte mir etwaige Anträge zur Verhandlung baldmöglichst zugehen zu lassen, damit dieselben den Einzelvereinen zeitig unterbreitet werden können.

Der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins  
Sartori.

## Der projektirte Nicaragua-Kanal.

Im Jahre 1894, als ein Kanalprojekt durch Nicaragua abermals und mit grossem Nachdruck seitens der amerikanischen Geschäftswelt angeregt wurde, bewilligte der Senat der Vereinigten Staaten die Summe von 70 Millionen Dollar, damit die Idee ihrer Verwirklichung entgegen gehe. Der Kongress verwarf den Senatsentwurf und bewilligte an Stelle der vorhererwähnten Summe eine kleinere, welche dazu bestimmt war fernere Untersuchungen auszuführen auf welche Weise am Zweckentsprechendsten und am Oekonomischsten das Kanalprojekt zur Ausführung gelange. Die wissenschaftliche Expedition, welche mit der Aufgabe betraut wurde, die Bodenverhältnisse in Nicaragua zu studiren, schickte ihren Bericht im Februar 1896 ein, jedoch erfuhren die in demselben niedergelegten Vorschläge und deren Begründungen im Kongress eine ablehnende Haltung. Man beschloss eine zweite Kommission mit der wichtigen Aufgabe zu betrauen; diese schiffte sich im Juli dieses Jahres von New-York aus ein. Die Erfahrungen und Vorschläge, welche die Mitglieder gemacht, werden in kurzer Zeit dem Kongress zur Einsicht, Berathung und etwaiger Bewilligung eingehen und von der Antwort des gesetzgebenden Körpers soll es abhängen ob und wann der Kanalbau und mit welcher Staatshilfe, seinen Anfang nehmen wird. Ein Kanalbau der eine Wasserverbindung zwischen dem Atlantischen und Pacificischen Ocean darstellt ist seit langen Jahren der Traum wissenschaftlicher sowie geschäftstreibender Körperschaften und Menschen der Alten wie der Neuen Welt gewesen, jedoch scheiterten alle Pläne an den Befürchtungen, welche unsere Vorfahren bezüglich der finanziellen und technischen Schwierigkeiten durchblicken liessen. Als im Jahre 1855 eine Eisenbahnroute die schmalste Stelle des Isthmus von Panama kreuzte und durch diese Maassnahme die Entfernung zwischen New York und San Francisco, im Gegensatz zu der bis dahin möglichen Umseglung um Cap Horn, um 6100 Seemeilen gekürzt wurde, nannte man diesen Fortschritt einen der bedeutendsten des Jahrhunderts. Die Eisenbahn erfüllte nicht in dem Umfange den Zweck und die Hoffnung, welche sowohl deren Erbauer, wie ihre Benutzer erwartet hatten, denn die beförderten Güter bestanden vorwiegend aus Post und Briefschaften. Als am

Anfange der 70er Jahre die Ueberlands-Eisenbahn in den Vereinigten Staaten ihrer Vollendung entgegen gegangen und die Wohlthat dieses ausgedehnten Bahnnetzes anerkannt war, verlor die Panama-Bahn immer mehr an Bedeutung. Die Anhänger eines Kanals zwischen Atlantischen und Indischen Ocean wuchsen bedeutend und traten, nachdem der Suez-Kanal dem Verkehr übergeben, mit bestimmten Vorschlägen an die Öffentlichkeit. Es entstanden verschiedene Kanalprojekte, jedoch waren es hauptsächlich drei, deren Befürwortung eine grössere Anzahl von Personen verschiedener Nationalität anstrebten. Diese, besonders der Erwägung werthen Kanalprojekte waren: 1.) die Panama-Route 2.) die Tehuantepec-Route 3.) die durch Nicaragua. Die Erste die kürzeste, die Letzte die längste Route.

Die Tehuantepec-Route über die schmalste Stelle der mexikanischen Republik, war zuerst als eine Schiffseisenbahn gedacht. Nachdem die Ausführung dieses Gedankens auf unüberwindliche Schwierigkeiten gestossen, liess man den Plan fallen und schritt zur Ausarbeitung eines Kanalentwurfes. Jedoch waren die Kosten, welche zur Vollendung des Unternehmens nöthig wurden, da allein 125 amerikanische Meilen Bergland durchstochen werden mussten, so bedeutend, dass man auch von der Ausführung dieses Planes Abstand nahm, zumal der Staat eine neue Bahn gründete, die den Atlantischen und Stillen Ocean verband. Die End- bzw. Anfangspunkte der Eisenbahnlinie waren an der Atlantischen Seite Coatzacoalcas, an der pazifischen Tehuantepec. Die Entfernung zwischen New-York, New-Orleans und Europa, und verschiedenen Häfen des Stillen Ozeans, bei Benutzung der Tehuantepec-Route war, wie die folgenden Tabellen angeben, eine kürzere, wie die auf der Panama-Route zurückgelegte. Die Meilenangabe, welche bei Benutzung der beiden Routen — also der Tehuantepec- und der Panama-Eisenbahn-Route — im Vergleich zu der um Cap Horn, gewonnen wurde, war laut statistischen Angaben der mexikanischen Regierung folgende:

	Zwischen	Via Tehuantepec	Via Panama
New-York und Callao		4061 engl. Meilen	3873 engl. Meilen
" " Guayaquil	4141	"	3303 "
" " Valparaiso	6370	"	5337 "
New-Orleans und Callao	5393	"	3181 "
" " Valparaiso	5040	"	4644 "
Liverpool und Guayaquil	7379	"	6267 "
" " Callao	7899	"	6837 "
" " Valparaiso	9356	"	8301 "

Es blieben also nur noch zwei Projekte, die einer Untersuchung bedurften, übrig, nämlich Panama und Nicaragua. Lesseps, der grosse französische Ingenieur und Erbauer des Suez-Kanals, entschied sich für die Ausführung des Panama-Kanals. Der Grund zu diesem Beschluss lag weniger in der kürzeren Strecke, welche der Panama-Kanal vor dem anderen Projekte voraus hatte, als in dem Umstand, dass der Franzose es für ausführbar hielt einen Durchschnitt durch den Isthmus von Panama ohne Schleusen zu ermöglichen. — Heute wissen wir alle, dass Lesseps seiner Aufgabe nicht gewachsen war und der Panama-Kanal für den eminenten Ingenieur ein Sedan geworden ist; wir wissen ferner, dass die enorme Summe von 1 400 000 000 Francs verausgabt ist und dass man Ende 1889 die weitere Ausführung des Kanals ohne Schleusen aufgeben musste. Im Jahre 1894 wurde noch einmal versucht mit Hilfe von Schleusen den Kanalbau weiter zu führen, jedoch auch dieses aufgegeben, weil die leitenden Personen in keiner Weise im Stande waren die sich bietenden Schwierigkeiten zu überwinden. Somit musste das Panama-Kanalprojekt als ein missglücktes Unternehmen betrachtet werden und einer späteren Generation, deren technische Hilfsmittel eine grössere Vollkommenheit aufweisen, überlassen bleiben das so kläglich zusammenbrechende Werk wieder aufzunehmen.

Und nun zur Nicaragua-Route. Die Entfernung zwischen Ocean und Ocean ist bei der Mündung des San Juan Flusses,



von welcher Stelle aus die Kanalbauarbeiten ihren Anfang nehmen sollen, eine bedeutend grössere als die bei Panama, jedoch hat auf dem Wege von Meer zu Meer die Natur Wasserbecken in dem San Juan Flusse und Nicaragua-See geschaffen, durch die den unternehmenden Kanalbauern viele Mühe und Arbeit abgenommen wird. Die ganze Strecke vom Atlantischen bis zum Stillen Ocean beträgt an dieser Stelle 108 englische Meilen, davon fallen allein 141 $\frac{1}{2}$  Meilen auf schon jetzt unter Wasser befindliche Strecken, es bleiben also nur 26 $\frac{3}{4}$  Meilen zum Durchbruch nach. Die Verschiedenheit des Meeresspiegel, welche von verschiedener Seite als unüberwindliches Hinderniss hingestellt ist, soll durch sechs mächtige Schleusen ausgeglichen werden. Das ganze Kanalunternehmen ist vorwiegend ein nordamerikanisches. Durch Verwirklichung der Idee wird zwischen New-York und dem Stillen Ocean die kürzeste Verbindung, selbst die der Eisenbahnen eingeschlossen, geschaffen, denn die Entfernung von New-York nach dem Pacific via Cap Horn beträgt 7897, via Süd-Pacific Bahn 3709, via Kanadische-Pacific Bahn 3619, via Central-Pacific Bahn 3237 und via Nord-Pacific Bahn 3237 englische Meilen, während der westliche Hafen des projektirten Nicaragua-Kanals nur 2519 Meilen von New-York entfernt liegt. Die Bemühungen in der nordamerikanischen Metropole, dieses Unternehmen mit Unterstützung des Staates in Angriff zu nehmen sind erklärlich. Eine Subvention der Regierung, welche bis jetzt angeblich hat auf sich warten lassen, durch welches Zögern Misstrauen und Verdacht erweckt ist, bleibt eine unbedingte Nothwendigkeit.

Die folgenden Entfernungstabellen zeigen im Vergleich mit anderen Routen den Vortheil, welcher sich den Verein. Staaten durch Ausführung des Nicaragua-Kanals bietet, ebenfalls ist aus den weiter folgenden Angaben ersichtlich wie auch die Alte Welt durch einen Kanal bei Nicaragua begünstigt wird.

#### Vorzüge für amerikanische Häfen.

	Von New-York					
	via Cap Horn Segelschiffs- Route	via Magalhães-Str. Dampfer-Route	via Cap der guten Hoffnung	via Nicaragua	Vortheile gegen die Segler-Route	Vortheile gegen die Dampfer-Route
	Seemil.	Seemil.	Seemil.	Seemil.	Seemil.	Seemil.
Nach San-Francisco	15600	13174	—	4907	10753	8267
„ Sitka (Alaska)	—	14439	—	6177	—	8270
„ Hong-Kong	—	—	13750	10692	3058	—
„ Yokohama	—	—	15217	9227	5990	—
„ Melbourne	13760	12860	12830	9862	3898	2998
„ Guayaquil	—	10300	—	3227	—	7073
„ Valparaiso	9420	8440	—	5014	4406	3426
	Von New-Orleans.					
Nach Valparaiso	—	8805	—	4254	—	4551
„ San Francisco	16000	13539	—	4147	11853	9392

#### Vorzüge für europäische Häfen.

	Von Liverpool					
	Seemil.	Seemil.	Seemil.	Seemil.	Seemil.	Seemil.
Nach San Francisco	15620	13494	—	7627	7993	5867
„ Mazatlan	—	12357	—	6395	—	5962
„ Auckland	12130	11919	13357	11182	948	737
„ Guayaquil	—	10620	—	5947	—	4673
„ Valparaiso	9380	8760	—	7734	1646	1026
	Von Hamburg					
Nach Callao	—	10307	—	6811	—	3496
„ Honolulu	—	13957	—	9484	—	4473
	Von Havre					
Nach San Francisco	15529	13408	—	7535	7993	5807

## Seeamtsentscheidungen.

### Seeamt zu Brake.

Es handelte sich um den Seeunfall der Barsseler Schoonergalliot „Gebrüder“, Schiffer Joh. Deters. Das Schiff hatte am 10. Mai 1896 auf den Staalgründen, nördlich von Laaland, gestossen, war aber wieder flott geworden und hatte am 17. Mai Norköping erreicht. Der Schooner, der mit 180,000 kg Kupfervitriol von Bremen kam, hatte am 9. Mai den Langelandsbelt passirt und segelte am 10. Mai bei rubigem klarem Wetter nördlich der Inseln Raagö, Fejö und Fämö. 12 Uhr Mittags übernahm der Kapitän von dem Steuermann Heinar. Deters, seinem Bruder, die Wache. Er unterliess es, den Schiffsort festzustellen, das Loth wurde nicht gebraucht. Die in jener Gegend befindlichen Banken hat der Schiffer nicht bemerkt. Um 2 Uhr stiess das Schiff und sass fest. Der Steuermann Heinar. Deters versuchte nun vergeblich, das Schiff abzubringen. Nach einer Stunde kam ein dänischer Lootse an Bord, mehrere dänische Fahrzeuge boten ihre Hülfe an, wurden aber vom Steuermann abgewiesen. Ausser dem Lootsen blieb ein Beamter des Zollkreuzers an Bord. Gegen Mitternacht gelang es, mittels ausgebrachter Warpanker das Schiff wieder flott zu bringen. Nach den Aussagen der Dänen sind Kapitän und Steuermann stark berauscht gewesen, die Besatzung des Schooners sagt jedoch aus, dass zur Zeit des Unfalls dieses noch nicht der Fall gewesen. Der Reichskommissar führt aus, dass der Unfall durch die nachlässige Navigirung des Schiffers Johann Deters, gegen den schon im Jahre 1887 eine Patententziehung beantragt war, herbeigeführt sei, und tadelt namentlich das Verhalten des Schiffers nach der Strandung. Er beantragt, dem Schiffer die Befugnis zu entziehen. Der Spruch des Seeamts lautet: Die Barsseler Schoonergalliot „Gebrüder“ ist am 10. Mai 1896 auf den Staalgründen nördlich von Laaland auf Grund gekommen. Die Schuld an dem Unfall trifft den Schiffer Johann Deters, der, ohne im Besitz einer Segelanweisung zu sein, ohne die vorhandene Karte zu benutzen und ohne zu lothen, das Schiff in der fahrlässigsten Weise versogelt hat. Es ist dem Schiffer die Befugnis zur Ausübung seines Gewerbes als Schiffer zu entziehen. Es ist zu tadeln, dass die Journalführung gerade über den Tag des Unfalls sehr ungenau und flüchtig gewesen.

### Seeamt zu Danzig.

Der Dreimastschooner „Anton“ war auf der Nordseite der Halbinsel Hela gestrandet, der Besatzung gelang es mit Hilfe der Helaer Rettungsstation ihr Leben zu bergen. Schiff und Ladung sind, wie die Danziger Zeitung berichtet, verloren. Da der grösste Theil der Mannschaft noch hier anwesend war und als Zeugen gehört werden konnte, fand vor einigen Tagen die seemtliche Verhandlung über die Strandung statt. Kapitän Werth, der das Schiff schon lange führt, soll die bekannte Helaer Heulboje falsch genommen und dadurch den Untergang des Schiffes verschuldet haben. Das Seeamt fand sein Versehen so erheblich, dass es gegen den Schiffer die selten angewandte Strafe der Entziehung seines Patenten als Schiffer auf grosse Fahrt aussprach.

## Vermischtes.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilungen der Kieler Firma Sartori & Berger passirten vom 16. bis 30. Nov. 237 Dampfer und 223 Segler den Kaiser Wilhelm-Kanal. An der Durchfahrt nahmen nach Flaggen geordnet Theil: 342 deutsche, 87 skandinavische, 14 niederländische, 10 englische, 4 russische und 3 finnische Schiffe.

**Des alten Seemanns letzter Wunsch.** In Fischerwiek wurde kürzlich ein alter Matrose begraben. An dem Grabe standen neben seiner Wittve ein paar alte Freunde. Einer derselben,

Thomas Nurse, war ganz aufgelöst in Thränen über den Heimgang seines alten Kameraden, und als die Gruft sich schliessen sollte, trat er noch einmal feierlich heran, zog eine mächtige Schnapsflasche hervor und senkte sie in das Grab. Der Küster wies ihn zurück und holte die Flasche wieder hervor. „Er soll aber seinen letzten Willen haben!“ rief der brave Thomas und goss den duftenden Inhalt über den Sarg aus. Das brachte ihm eine Anklage wegen groben Unfugs ein. Der Angeklagte sagte aus, dass er und der Verstorbene viele Jahre hindurch auf demselben Schiffe gefahren und durch innige Freundschaft verbunden gewesen seien. Freund Paddy habe ihn auf dem Totenbette dringend gebeten, ihm eine gute Flasche seines Lieblingsgetränks „auf den Weg“ zu geben, und er habe diesen letzten Wunsch seines Kameraden erfüllen müssen. Kirchlichen Brauch habe er nicht verspotten wollen; im übrigen sei es Matrosensitte, den toten Kameraden einen Lieblingsgegenstand, eine Tabakdose oder so etwas, mitzugeben. Da die Wittwe des alten Seebären sich nicht für beleidigt erklärte, im Gegentheil die Sache sehr richtig fand, so sprach der Gerichtshof, „da auch keine Beschwerde des Todten vorlag“, den braven Thomas frei.

**Schiffbau.** Stapellauf. In diesen Tagen ist von der Werft der Herren Harland & Wolff in Belfast, ein für Rechnung der Hamburg-Amerika-Linie neu gebauter grosser Dampfer von Stapel gelassen, welcher den Namen „Brasilia“ erhalten hat. Dieser neue Dampfer ist 500 Fuss lang bei 52 Fuss Breite und 38 Fuss Rauntiefe, was eine Grösse von über 11,000 Tons ergibt. Die „Brasilia“ bekommt Einrichtungen für eine beschränkte Zahl von Kajütspassagieren, sowie für 680 Zwischendecker. Der Dampfer ist in jeder Hinsicht mit den neuesten maschinellen Einrichtungen für rasches Löschen und Laden versehen und hat eine vollständige Einrichtung für elektrisches Licht.

Die zweite Hälfte des für Kopenhagener Rechnung auf der Werft der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft im Bau befindlichen Schimmdocks wurde am Sonnabend, den 4. d. Mts. glücklich ins Wasser gelassen.

— Obige Werft erhielt in diesen Tagen seitens der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ in Bremen einen Auftrag auf den Bau eines Dampfers von ca. 8000 Tons, welcher folgende Dimensionen erhält: Länge 132', Breite 54', Tiefe 31'.

**Unterlassung von Signalen an Bord der Segelfischer.** Wir machten schon vor kurzer Zeit bei Erwähnung des Reiseberichtes, den das mit der Wahrung der Interessen, der deutschen Fischerei betraute deutsche Kriegsschiff „Zieten“, veröffentlichte, auf eine Stelle des Berichtes aufmerksam, wo es hiess: „dass, während die Fischdampfer vorsichtig manövierten und die vorgeschriebenen Signale machen, die Segelfischer dies im Allgemeinen nicht für nöthig halten.“ Derartige Klagen, welche die Segelfischer verurtheilen die in der Kaiserlichen Verordnung vorgeschriebenen Signale zu unterlassen, häufen sich und kommen diesmal aus den Kreisen der Fischdampferführer. Der deutschen Fischereizeitung wird aus Geestemünde folgendes darüber geschrieben: „Von den Fischdampferkapitänen wird darüber geklagt, dass nicht alle Fischereifahrzeuge die durch die Kaiserliche Verordnung vom 10. Mai 1897 vorgeschriebenen Signale während des Fischens führen und dadurch die Gefahr von Kollisionen mit den Schleppnetzen herbeiführen. Besonders soll die Vorschrift bezüglich des Tagsignals ausser Acht gelassen werden, was, da es neu ist, wohl erklärlich erscheint, obgleich die Einrichtung desselben längst als ein dringendes Bedürfniss empfunden wurde. Der Artikel 1 der angeführten Verordnung schreibt unter k vor, dass Dampf- und Segelfahrzeuge oder Boote, welche mit Treibnetzen, Angelleinen oder Grundschleppnetzen fischen, bei Tage, wenn sie in Fahrt sind,

einem sich nähernden Fahrzeug ihre Beschäftigung durch Aufheissen eines Korbes oder eines sonstigen zweckentsprechenden Körpers an der Stelle, wo dieser am besten gesehen werden kann, zu erkennen geben müssen. Geschieht dies nun nicht, so muss der sich nähernde Fischdampfer annehmen, dass das andere Fahrzeug nicht fischt und kann dann natürlich sehr leicht mit seinem Schleppnetz mit den Geräthen des anderen in Kollision kommen. Zwar wird die Nichtbefolgung der Vorschrift immer die Verurtheilung des sie nicht Beachtenden zur Folge haben, doch können auch erhebliche nicht gutzumachende Schäden dadurch entstehen.“

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 6. Dezember. Eingegangen von Herrn Baswitz, dem Erfinder und Verfertiger des mit der Faser des Bombax malabaricum gefüllten „Seelen-Rettlers“, ein Schreiben, in dem der Wunsch ausgesprochen ist, der Verein möge mit der Bombaxfaser, sowie mit dem Rettungsapparat selbst Versuche ausstellen und das Resultat der Experimente in Form eines Gutachtens dem Schreiber übermitteln. Es wird beschlossen, Herrn Baswitz mitzuthemen, dass ein Gutachten in seinem Sinne vom Verein nicht ausgesprochen werden könne, da sich die Güte eines Rettungsapparates erst nach längerem Gebrauch feststellen lasse; damit aber eine Probe ermöglicht werde, ersucht der Verein Herrn Baswitz, einige seiner Rettungsexemplare Rhedereien gratis zwecks Prüfung zur Verfügung zu stellen. Der Direktor der Libauschen Navigationschule, Herr Dahl, ersuchte in einem Briefe den Vorstand des Vereins um die Zusendung der Vereinsstatuten, deren Kenntnisnahme Herrn Dahl von Nutzen ist, da man in Russland beabsichtigt Schiffer-Vorlände zu gründen. In einem Schreiben aus Bergen wird von einem Herrn Holz, Mitglied der „Shipmasters-Union“ daselbst um ein Gutachten über die Brauchbarkeit der „Cundalls Marine distress signals“ gebeten; der Verein ist, da Cundalls Signale in Hamburg nicht eingeführt, ausser Stande, dem Wunsche der norwegischen Schiffsführervereinigung nachkommen zukönnen. Das vierte Rundschreiben des Vorsitzenden vom Deutschen Nautischen Verein wird vom Vorsitzenden verlesen; an die einzelnen darin enthaltene Gegenstände knüpft sich eine Besprechung. — Der zweite Vorsitzende des Vereins hält darauf einen mit lebhafter Aufmerksamkeit entgegengenommenen Vortrag über das in allen Seemannskreisen bekannte französische Rollschiff „Ernest Bazin“. Redner erwähnt, dass der Gedanke, den der Erbauer des eigenartigen Schiffes hatte, nämlich ein möglichst geringes Nullspout bei einem Schiffskörper zu erzielen, erreicht sei, wenn jedoch die verschiedenen mit dem Rollschiff angestellten Probefahrten nicht den vom Erbauer prophezeiten Erfolg hatten, so lag es zum grossen Theile an der geringen Grösse und der schwachen Maschine des Schiffes. Wenngleich man übereinstimmend der Meinung ist, dass das System Ernest Bazin in seiner jetzigen Form den Ansprüchen, die an ein Seeschiff gestellt werden, nicht genüge, so ist damit nicht ausgeschlossen, dass Rollschiffe auf Flüssen und Binnengewässern vorthellhaft verwandt werden können. Der Vortragende theilt an der Hand des Berichts, den Sir Edward J. Reed, der bekannte englische Maschinenkonstrukteur an die Société d'études et d'exploitation in Paris gesandt hat, einige interessante Beobachtungen, die der hervorragende englische Ingenieur als Theilnehmer der letzten Probefahrt des Ernest Bazin gemacht hat, mit. Sir Reed sagt in seinem Bericht: „Bei einer Maschinenkraft von 112 Pferdekraften, welche auf die Schraube wirkten, wurde eine Fahrt von 4.25 Knoten erzielt, nachdem weitere 25.68 Pferdekraften die Rollen in Thätigkeit setzten, gelang es, das Schiff auf 6.09 Knoten Fahrgeschwindigkeit zu bringen, bei welcher Gelegenheit sich die Räder 7 mal in der Minute um ihre Axe

drehten. Diese 25.68 Pferdekräfte auf die Schraube austauf auf die Räder gebracht, hätten eine Fahrt von 4.8 Knoten bewirkt. Der Gewinn in Fahrt, durch Hinzufügung von 25.68 Pferden auf die Räder war nicht weniger als 43 Procent von der Geschwindigkeit, die 112 Pferde auf die Schraube erzeugten. Das Resultat, wenn grössere Pferdekräft auf die Schraube und die Räder gebracht wurden, war nicht ein gleich günstiges, jedoch ein zufriedenstellendes. Nach beendigem Vortrag dankt der Vorsitzende, Namens der anwesenden Mitglieder, dem Redner für die interessanten Mittheilungen. Es entsteht darauf noch eine kurze Debatte, in welcher über Erfindungen auf maritimen Gebiete gesprochen wird.

#### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 8. Dezember. Als Mitglied aufgenommen wird Herr Kapitän G. Meinert, D. Jacoba. Der Vorsitzende geht auf die in voriger Sitzung eingegangenen Fragebogen, welche von der Deutschen Seewarte übermittelt waren, ein und untersucht die aktiven Schiffsführer, dem Bestreben der Seewarte, welche zur Vervollständigung der Segelhandbücher und Seekarten umfangreiches Material zur Hand haben muss, entgegenzukommen. Der Antrag des Vorsitzenden, im kommenden Frühjahr einen Verbandstag abzuhalten, wird mit grosser Stimmenmehrheit angenommen. Auf der Tagesordnung würden unter Anderem die folgenden Themata stehen: Besprechung über Hilfs- und Bergelohn, über Aenderung des Handelsgesetzbuches, über die Befuerung des Rothen Meeres, des East Goodwin-Feuerschiffes und einer Boje auf dem South-Falls. — Darauf tritt die Versammlung in die Berathung ein, ob es sich empfiehlt, die in der neuen Seemannsordnung für die Schiffsmannschaft gültigen Bestimmungen, bezüglich der freien Zurückbeförderung, auch in das Handelsgesetzbuch für den Schiffer nach den Vorschlägen der Technischen Kommission aufzunehmen. Man beschliesst, nachdem verschiedene Meinungen geäussert, folgende Resolution anzunehmen:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer befürwortet den Art. 517 Abs. II beizubehalten und die Zurückbeförderung sich wie bisher nach dem Hafen erstrecke, in dem der Schiffer geheuert ist.“

Nach § 57 Abs. 5 der bisherigen Seemannsordnung ist eine Entlassung des Schiffsmannes gestattet, wenn Krieg, Embargo, Blokade u. s. w. eintritt, die neue Seemannsordnung fügt noch hinzu, wenn Eishinderniss oder Beschädigung des Schiffes eintritt. Die Technische Kommission schlägt vor, auch diesen Zusatz in das Handelsgesetzbuch für den Schiffer mit aufzunehmen. Die vom Verein daraufhin gefasste Resolution lautet:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer hält es nicht für zweckmässig, den Zusatz der Technischen Kommission zu Nr. 5 des § 57 der Seemannsordnung in das Handelsgesetzbuch für den Schiffer aufzunehmen, dagegen wird befürwortet, dem Zusatz des § 65 der Technischen Kommission, betreffend die Beförderung der Effecten, zuzustimmen.“

Der erkrankte Schiffsmann hat nach den bestehenden Vorschriften das Recht, seine Heilung und Verpflegung im Heimathshafen zu fordern, der erkrankte Schiffer nicht. Uebereinstimmend spricht sich die Versammlung dafür aus, dieselben Rechte auch auf den Schiffer zu übertragen und nimmt folgende Resolution an:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer hält es für wünschenswerth, dass in Bezug auf Verpflegung und Heilung, der erkrankte Schiffer mindestens nicht schlechter gestellt werde, als der Schiffsmann, wobei, soweit der Schiffer in Betracht kommt, die nach den jetzigen Vorschriften der Seemannsordnung bestehende Fürsorge nicht befürwortet wird.“

Der § 61 der neuen Seemannsordnung giebt dem Schiffsmann das Recht, seine Entlassung zu fordern, wenn der Bestimmungsbefehl bei der Anmusterung durch Pest, Cholera oder

gelbes Fieber verseucht war. Die Technische Commission lässt es frei, ob der Schiffer in diesem Falle vom Gesetz gleiche Rechte wie der Schiffsmann beanspruchen könne. Der Verein giebt seiner Ansicht in folgender Resolution Ausdruck:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer ist der Ansicht, dass der Schiffer aus der Verseuchung des Bestimmungsbefehls keinen Grund zur Entlassung herleiten darf.“

Der anwesende Marinebilder Herr Petersen hat ein Oelgemälde, welches ein unter Segel befindliches Schiff darstellt, den Mitgliedern zur Ansicht ausgestellt; das in der Fahne des Vereins in Seide gestickte Bild ist eine Copie des Gemäldes. Ein Mitglied spricht Herrn Petersen seinen Dank und seine Anerkennung für das gelungene Oelbild aus und wird in diesem Bestreben von den anwesenden Mitgliedern unterstützt.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 3. Dezember. Die Versammlung, welche gut besucht war, fand unter Leitung des Vorsitzenden statt. Nachdem zunächst 8 Herren als Mitglieder in den Verein aufgenommen waren, wurden die Eingänge erledigt; an solchen lagen vor: ein Schreiben von der Direktion der Seewarte nebst einer Anzahl von Fragebogen über die Schifffahrtsverhältnisse in ausländischen Häfen; Zuschriften von Mitgliedern von Vlissingen, Vigo, New-York, Carrizal Bajo, Apia, Swinemünde und hier; die Austrittserklärung eines Herrn. Hierauf folgte der Bericht des Cassiers über den Cassenabschluss des Monats November, welcher als ein günstiger bezeichnet werden konnte. Referirt wurde dann über die am letzten Freitag im Wiener Bad erfolgte Erprobung einer von den Herren Nafzger & Ran verfertigten Korkmatratze, welche gleichzeitig bei schweren Schiffsunfällen zur Rettung von Menschenleben dienen soll. Hervorgehoben wurde, dass die Tragfähigkeit der Matratze, namentlich der mit imprägnirtem Ueberzug versehenen, eine sehr grosse zu nennen sei. Wenn auch davon abzusehen sei, viele Personen an Bord mit einer solchen Matratze zu versehen, da sich dann bei einem Schiffsunfälle die Ausgänge nach dem Oberdeck leicht verstopfen könnten, so müsse man doch im Allgemeinen in derselben ein Mittel erblicken, welches sich im Falle der Noth zur Rettung von Menschenleben sehr bewähren würde, da eine solche Matratze jedenfalls im Stande sei, 6—10 Menschen so lange über Wasser zu halten, bis eine Aufnahme derselben durch Bote erfolgen könne. Besprochen wurde dann die seit dem 1. November erfolgte Einrichtung des hiesigen Henerbureaus des Vereins Hamburger Rheder und sodann eine Ersatzwahl für 3 in See gegangene Mitglieder zum Verwaltungsrathe vorgenommen. Nach einem Hinweise auf die am Sonntag, den 5. d. Mts. im Schiffer-Gesellschaftsbaue stattfindende gemüthliche Zusammenkunft der Mitglieder wurde dann die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 8. December 1897.

Ausfrachten verhalten sich unverändert. Getreidefrachten von Californien sind selbst für spätere Sichten fest. Salpeterfrachten sind gegen die Vorwochen gewichen und sind die Befrachter wenig geneigt Räume aufzunehmen. Vom La Plata herrscht wenig Nachfrage für Getreide und ist es schwer ohne die Option von Quebrachholz anzukommen. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Frieda“, New Orleans/Ostsee, 5/16 d per lb. Baumwolle + 5 % Primage.

„Heinrich“, New Orleans/Ostsee, dto.

„Drummir“, Newcastle N. S. W./San Francisco, 15/6, 100 T. Lösch, Kohlen.

„Scottish Isles“, Calcutta/Dundee oder Hamburg, 32/6, Jute, prompt.



# New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 26. November 1897.

Das Geschäft in Getreide-Chartern zeigte bezüglich der Anzahl der Abschlüsse eine auffallende Abnahme infolge des dazwischengetretenen nationalen Festtages, jedoch auch die Nachfrage nach Schiffen ist zurückgegangen, die Raten haben ohne Frage ihren Höhepunkt erreicht. Wie gewöhnlich nach längerer Stille eine aufgeregte Nachfrage herrscht, so hat das Räumteangebot ganz erheblich zugenommen und ohne die Wiederkehr einer lebhaften Nachfrage scheint ein merklicher Niedergang der Raten unausbleiblich. Wir erwähnen, dass für Cork f. O. Boote 4s die höchste Rate für Dezember, 3s 9d und 3s 10 $\frac{1}{2}$ d für Januar und 3s 6d und 3s 7 $\frac{1}{2}$ d für Februar und später Monate ist. Für grosse Boote nach ausgesuchten Häfen für Dezember 3s 3d und 3s 4 $\frac{1}{2}$ d, für Januar und Februar 3s und 3s 11 $\frac{1}{2}$ d, mit einem Theile Hafer ist die höchst erreichbare Rate, zum März herrscht mit Ausnahme auf Spekulation keine Nachfrage. Der Bedarf nach Hafer wird auch schwächer, weil nur wenige Häfen dafür eine gute Nachfrage zeigen und die kürzlich von den Versicherungs-Gesellschaften aufgestellte Bedingung, dass Hafer im Zwischendeck nur noch in Säcken genommen werden soll, dürfte die Rheder weniger geneigt machen, Hafer als Theilladung zu reducirten Raten zu nehmen. Die Baumwollcharter der atlantischen Häfen sind wieder mangelhaft, da die Charterer schwere Arbeit haben, Ladung zu den von den Rhedern verlangten Raten zu erhalten; von den Zollläfen ist die Nachfrage lebhaft. Die Frage nach Petroleum in Kisten und Holzfrachten ist gering und ohne neue Abschlüsse. — Auf dem Segelschiffmarkt war das Geschäft während der Woche wegen zunehmenden Mangels an Räumte ebenfalls gering. Raten sind deshalb sehr fest.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 $\frac{1}{2}$ d.	20/	15/	15/
London, Dpfr.	5d.	20/	17/6	15/
Glasgow, Dpfr.	5d.	22/6	15/	15/
Bristol	5d.	20/	17/6	17/6
Hull	5 $\frac{1}{2}$ d.	22/6	17/6	15/
Leith	5 $\frac{1}{2}$ d.	25/	18/9	17/6
Newcastle	5 $\frac{1}{2}$ d.	20/	17/6	15/a17/6
Hamburg	75 s	1.05 mk.	18 cents.	50 mk.
Rotterdam	10 $\frac{1}{2}$ a11c.	27 $\frac{1}{2}$ cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	10 $\frac{1}{2}$ a11c.	27 $\frac{1}{2}$ cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	4/9	27/6	22/6	25/
Bordeaux	3/9	32 $\frac{1}{2}$ cents.	25c.	8 8.
Antwerpen	5d.	22/6	17/6	17/6a20/
Bremen	65 s	24c.	18 c.	12c.
Marseille	3/9a4	27/6a30/	22/6	22/6a25/

Baumwolle, gepresst: Liverpool 5-32d — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 11-64d. — Bremen 35c. — Marseille 1 $\frac{1}{2}$ d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork f. O.	N. Y.	Balt.	Direct.	Continent.	Shanghai.
				U. K.		
Getreide p. Dpfr.	4/1 $\frac{1}{2}$	4/1 $\frac{1}{2}$	3/9a3/10 $\frac{1}{2}$	4/1 $\frac{1}{2}$	.....	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/4 $\frac{1}{2}$ a3/	.....	25 $\frac{1}{2}$ c.	.....
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.		
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	20c.	19c.	22c.		

## Sprechsaal.

(Eingesandt.)

Im Nautischen Verein zu Hamburg ist, wie ich aus den Zeitungen ersehen habe, ein nicht nur für Rheder und Assekuradeure, sondern auch für Seeleute wichtiges Thema end-

gültig besprochen worden. Es handelte sich nämlich um die Errichtung von Schiedsgerichten zur Entscheidung von Ansprüchen bei Kollisionsfällen und man entschied, nachdem von juristischer Seite verschiedene Einwände geltend gemacht, für eine derartige Einrichtung. Der Nautische Verein ist nun zwar nicht maassgebend für die Verwirklichung der Idee, jedoch fällt seine Stimme unter den Brudervereinen des Deutschen Nautischen Vereins sehr ins Gewicht und man kann deshalb wohl schon heute feststellen, dass der Antrag, den Deutschen Nautischen Verein zu ersuchen, diese Angelegenheit auf den im Frühjahr stattfindenden Verbandstage auf die Tagesordnung zu stellen, angenommen wird. So viel ich gehört habe, hat es sich bei der Diskussion nur darum gehandelt, ob die im Sinne der Assekuradeure in Vorschlag gebrachten Schiedsgerichte rechtskräftige Urtheile fällen können, ob die Schiedsgerichte fakultativ oder obligatorisch gedacht seien, ob ferner beeidigte Zeugen zugelassen werden können und schliesslich ob die Errichtung von Schiedsgerichten zur Entscheidung bei Kollisionsfällen eine für Rheder und Assekuradeure segensreiche sein werde. Die dabei stark in Frage kommenden Interessen der Seeleute, sind nur von einer Seite kurz beleuchtet, und dann nicht wieder darauf zurückgekommen.

Dass aber eine derartige Neueinrichtung für Seeleute und besonders für die verantwortlichen Personen eines Schiffes von ganz ausserordentlich weittragender Bedeutung ist, möchte ich hier — und ich glaube im Namen aller Kollegen — aussprechen. In einer deutschen Zeitung ist auf die Gefahr aufmerksam gemacht, die einem Steuermann, Schiffer und in weiterem Verfolg einer Rhederei droht, wenn ein Schiffsmann unterlässt, der Aufforderung Zeugendienst zu leisten nachzukommen, um durch diese Handlungsweise sich für angebliche schlechte Behandlung an Bord zu rächen. Nach meiner Meinung ist die Gefahr eine viel grössere, wenn ein Schiffsmann eine Aussage wissentlich falsch zu Ungunsten seiner Vorgesetzten macht und dadurch den Richter und seine Beisitzer veranlasst ein Urtheil zu fällen, welches die schlecht von ihrer Mannschaft unterstützte Rhederei verurtheilt mehr oder weniger grosse Schadonansprüche der gegnerischen Partei zu decken. Sind solche Fälle auch nur selten, so werden sie doch vorkommen und dann wird der geschädigte Rheder seine Schiffs-Angestellten entlassen, weil er zahlen muss und Das kann der beste Rheder nicht vertragen und weil er sich überzeugt glaubt, dass die nachtheiligen Aussagen der Mannschaftsmitglieder seines Schiffes auf die schlechte Behandlung zurückzuführen ist, die den Leuten von ihren Vorgesetzten zu Theil geworden. Hat aber eine Rhederei erst einmal die traurige Erfahrung gemacht, dass ihr Interesse stark durch die Handlungsweise ihrer Mannschaft geschädigt ist, so wird sie in Zukunft, vorausgesetzt, dass die Schiedsgerichte nur fakultativ gedacht sind — ähnliche Fälle vor ein ordentliches Gericht bringen, oder aber sie wird ihren Kapitänen und sonstigen Angestellten einschärfen, die Mannschaft so zu behandeln, dass die Befürchtung in ähnlicher Weise von den Leuten, in ihrer Eigenschaft als Zeugen, unterstützt zu werden, eine überflüssige sein wird. D. h. aber mit anderen Worten, die Disziplin an Bord untergraben. Denn die einzelnen Personen der Mannschaft, in den meisten Fällen auch Mitglieder der Seemannsverbände, werden von ihren Vorsitzenden und anderen mit Nächstenliebe ausgestatteten Personen, bald erfahren, welche Macht, in ihren Händen liegt und dann gewiss nicht unterlassen diesen ihren mittelbaren Einfluss geltend zu machen. — Wer aber sind in solchen Fällen die einzig geschädigten Personen? — Nur wir Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten. Deshalb sollten Vertreter dieser Berufsstände alle ihnen zu Gebot stehenden Hilfsmittel in Bewegung setzen, den Schiedsgerichten, wenn die Zeugen nicht vereidigt werden können, entgegenzutreten.

Ein Schiffer.

## Korkmatratzen,

aus gemahlenem, staubfreiem Kork nach einer patentamtlich geschützten Methode hergestellt, eignen sich ihrer hervorragenden phisikalischen Eigenschaften wegen, ganz besonders für

Schiffe, Barracken,  
Krankenhäuser, Kasernen und  
für die Tropen.

**Alleinfabrikanten:**  
**NAFZGER & RAU,**  
Hamburg-Billwärder.

Vertreter: **STUBBS & CONRAD,**  
Hamburg, Gr. Johannisstrasse 14 II.

## Süßstabelle zur Berechnung von Gagen

für einzelne Tage eines Monats  
nach  
Reichsmark und Pfennigen  
von 1—250 Mark.

— Preis 75 Pfennig. —

Hamburg. **Edardt & Meßtorff**  
Verlagsbuchhandlung.

Verlag von Duncker & Humblot in Leipzig.

## Das deutsche Seerecht.

Auf Grund des Kommentars von Dr. William Lewis.

Neu bearbeitet von **EMIL BOYENS**, Rechtsanwalt beim Reichsgericht.

Mit einer Einleitung über örtliche Geltung seerechtlicher Gesetze.

Erster Band. 1897. Preis 10 Mark, gebd. 12 Mark.

Der bekannte Kommentar des weil. Professor Lewis in vollständig neuer Gestalt und wesentlich erweitert. Verfasser hat, gestützt auf langjährige Praxis und eigene Anschauung der Verhältnisse des Seeverkehrs im In- und Auslande, die ausländischen Seerechte und die wichtige hanseatische Rechtsprechung mehr berücksichtigt, als das bisher geschehen, auch die durch das neue bürgerliche und das Handelsgesetzbuch zu erwartenden Aenderungen verzeichnet. Dabei ist dem unmittelbaren Bedürfniss der Praxis überall Rechnung getragen, sodass das Werk nicht nur für juristische Kreise, sondern auch für Makler, Rheder, Schiffer ein unentbehrliches Handbuch sein wird.

Ein zweiter und dritter Band sollen etwa in Jahresfrist folgen.

Einstweilen kann noch vollständig geliefert werden:

### Das deutsche Seerecht

von William Lewis.

Zwei Bände: Zweite Auflage. Preis 18 Mark, gebd. 22 Mark.

## G. Hechelmann

Hamburg, I. Vorsetzen 3.

## Werkstatt für nautische Instrumente

Reflexionsinstrumente, Komasse mit Patentrosen,  
Fluidkomasse. Komplete Ausrüstung von Schiffen und Regulirung  
der Komasse auf eisernen Schiffen.

Prämiirt: Berlin 1880. Brüssel 1888. Hamburg 1889.

## JUL S. KERN JR., HAMBURG

Comptoir und Musterlager: Rödingsmarkt 68

liefert nur Maschinen

von

**J. M. Grob & Co.**

Leipzig-Eutritzsch.

Gas-, Petrol-, Benzin-  
u. Electro-Motoren.

**Dynamos.**

Transmissionen.



Petroleum- und Benzin-Barkassen

in beliebiger Grösse und Ausstattung und mit  
geringstem Tiefgang.

Umsteuerung mit verstellbaren Flügelschrauben  
seit Jahren bewährte Construction.

## Motoren

für das

Kleingewerbe, Mühlen,  
Electrische Licht-Anlagen,  
Pumpzwecke etc.

3000 Motoren bereits im Betrieb.

Stehende Motore für jeden Kraftbedarf. Uebernahme complet er electrischer Lichtanlagen.

## Th. Höeg, Steinhöft 3, HAMBURG.

Höeg's Anti Corrosive Composition

Höeg's Anti Fouling Composition

Höeg's Boot Topping Farbe

Höeg's Patent Mennige

==== sind die Besten und im Gebrauch die Billigsten. =====

Vertretungen und Lager in allen grösseren Hafenplätzen der Welt.

BankConto: Vereinsbank.

## G. BOTSCH

Fernsprecher I No. 4286.

## Korndampfmühle und Schiffsbrodfabrik.

Hamburg, Altona, Hafenstraße 55 — St. Pauli.

Ausser verschiedenen Medaillen. 1897 Landwirthsch. Ausstellung Hamburg, erste Preise für Brod und Mehl,  
nach Austral. Prüfungsreise. Inhaber der preussischen Staatsmedaille für gewerbliche Leistungen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Pettizelle oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Ersterertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 51.

Hamburg, den 18. December.

XXXIV. Jahrgang.

**Inhalt:** Auf dem Ausguck. — Grad oder Strich? (Schluss.) — Fernrohre mit veränderlicher Vergrösserung. — Gutachten Sir Edward S. Reed's über die Zweckmässigkeit des Rollschiffes „Ernest Bazin“. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

### Auf dem Ausguck.

Der anfänglich nur geringe Verkehr des Kaiser Wilhelm-Kanals ist in lobhafter Entwicklung, welche wesentlich durch die Ermässigung der Tarife beschleunigt ist, begriffen. Bislang hat nur der Unternehmungsgeist Hamburgs begonnen, die wirthschaftlichen Früchte des Kaiser Wilhelm-Kanals zu sammeln und ihn kaufmännisch für sich nutzbar zu machen. In Kiel, welches so günstig an der stets zugänglichen und eisfreien Mündung des Kaiser Wilhelm-Kanals und am Ufer eines der vorzüglichsten Häfen der Welt liegt, ist sogar ein Rückgang im Verkehr im Allgemeinen und in der Spedition im Besonderen wahrzunehmen. Einsichtsvolle Geschäftsleute, denen das Wohl ihrer Vaterstadt am Herzen lag, haben schon wiederholt auf den Rückgang Kiels hingewiesen und sind mit verschiedenen Vorschlägen, durch welche eine Aenderung der Verhältnisse erzielt werden sollte, an die Oeffentlichkeit getreten; anscheinend waren alle bisher angestrebten Bemühungen ohne Erfolg. Zu den Personen, welche die Handelsbeziehungen und den Verkehr des deutschen Kriegshafens ausdehnen möchten, gehört auch der Geheimrath Sartori, ein in Schifffahrtskreisen bekannter Mann, dem durch die jüngst von ihm veröffentlichte Denkschrift, der Elbe-Kiel-Kanal, die Mitbürger seiner Vaterstadt zu Dank verpflichtet sind. Der Verfasser beabsichtigt die Anregung zu einem Plane zu geben, dessen Ausführung für das wirthschaftliche Gedeihen von

Landwirthschaft, Industrie und Handel dem deutschen Vaterland grossen Nutzen bringen würde. Der vorgeschlagene Elbe-Kiel-Kanal soll von Krummesse bis zum Kieler Hafen eine Gesamtlänge von 75 Kilometer erreichen, wovon 19,5 Kilometer auf Seegebiete und Flussstrecken entfallen.

Im Nachfolgenden wird kurz auf den Vortheil hingewiesen, den der von Herrn Sartori vorgeschlagene Elbe-Kiel-Kanal, dem Handel und Verkehr, der Landwirthschaft, der Industrie, der Kriegsmarine und dem Kaiser Wilhelm-Kanal gewähren soll. Für Kiel, wo ein Umschlagsverkehr seewärts durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach den Nordseeländern und den industrie- und bevölkerungsreichen Ländern des Westens und durch die Ostsee nach den nordischen Reichen mit den grossen Rohproduktenmassen sich entwickeln kann, wird sich bald die Nothwendigkeit ergeben, eine zollfreie Lagerstätte für die Stapelwaaren und vorzügliche Hafeneinrichtungen zu schaffen. Dann kann Kiel grossen Nutzen von dem Elbe-Kiel-Kanal haben, der ihm das bislang fehlende Binnenland mit dem gewaltigen Wirthschaftsgebiet der Elbe erschliesst. Die Weltmarktpreise werden mitbestimmend und der an der billigen Wasserfracht erzielte Gewinn fliesst den Produzenten, also namentlich den Grundbesitzern zu. Ja, manche Bodenerzeugnisse werden durch die billigen Frachten und durch den Wettbewerb auf einem erheblich vergrösserten Wirthschaftsgebiete überhaupt erst gewinnungswürdig und



absatzfähig. Hierzu kommt, dass zu einzelnen grösseren Lagern von Bodenschätzen in der Nähe des Kanals leicht ein Stichkanal gemacht werden kann und dass das Einladen der Absatzmassen an fast jeder Stelle des Kanals erfolgen kann. Andererseits wird der Bezug landwirthschaftlicher Gebrauchsstoffe erheblich verbilligt und erleichtert. Die Industrie kann auf billige und bequeme Weise ihre Rohprodukte beziehen und ihre Fabrikate wieder absetzen. Zwei wichtige Industriezentren befinden sich direkt in der wirthschaftlich beherrschten Gegend. Es sind Kiel und Neumünster. Grosse Massen Kohlen, Holz, Steine, Wolle, Baumwolle u. s. w. werden als Rohprodukte in den Fabriken dieser Orte gebraucht. Der Nutzen des Elbe-Kiel-Kanals für die Kriegsmarine ist ein ganz erheblicher. Der Kanal bringt die Verbindung mit dem Innern Deutschlands, als Zubringer für den Kriegshafen von den Stapelplätzen des Innern und zur Abladung von militärisch unbrauchbar gewordenem Material aller Art aus der Marinefestung nach dem Innern. Diese Aufgaben kann der Kaiser Wilhelm-Kanal nicht erfüllen. Der Eisenbahnverkehr wird erheblich entlastet, verbleibt völlig den Truppentransporten und der Beschaffung leichteren und weniger umfangreichen Kriegsmaterials. Bislang ist der Kaiser Wilhelm-Kanal völlig auf den Verkehr über Hamburg auf der Unterelbe angewiesen. Dies hat gewisse Unvollkommenheiten! Die Waaren müssen aus den Binnenfahrzeugen in grössere übergeladen werden, im Winter ist der Hamburger Hafen auch seewärts nicht immer zugänglich, oder doch nur unter grossen Schwierigkeiten, und der kaufmännische Verkehr nach den nordischen Ländern lag im westlichen Ostseebecken bislang weit mehr bei Lübeck und Kiel, als bei Hamburg. Wird nun der Elbe Kiel-Kanal erbaut, so ist ein bequemer und billiger Zugang zu dem fast stets zugänglichen Kieler Hafen geschaffen. Es wird allerdings angenommen, dass von Interessenten demnächst Vorkehrungen getroffen werden, dass sich am Kieler Hafen ein zollfreier Stapel- und Umschlagverkehr entwickeln kann.

Die preussische Regierung, sowie die der Hansestädte haben nicht nur Verständniss und Entgegenkommen allen Vorschlägen und Plänen, die eine Verbesserung der schiffbaren Ströme, Häfen und Kanäle erstreben und aus den Kreisen Sachverständiger kommen, gezeigt, vielmehr sind seitens der Verwaltungsbehörden Architekten und Ingenieure wiederholt beauftragt, ihre Kenntnisse in den Dienst der in Rede stehenden Angelegenheit zu stellen. Die mit derartigen Missionen Betrauten haben es stets verstanden, das in sie gesetzte Vertrauen zu würdigen; davon liefern die noch im Bau be-

griffenen und bereits vollendeten Schifffahrtskanäle die deutlichsten Beweise. An Stromregulirungen, wo diese nöthig waren, hat es in jüngster Zeit auch nicht gefehlt; überall ist den Bedürfnissen Rechnung getragen. — Man wird leicht geneigt sein hervorzuheben, dass die Instandhaltung der Häfen und Regulirungsarbeiten wichtiger vom Schiffsverkehr belebter Flüsse nothwendig und selbstverständlich wurden, nachdem sich der Verkehr und die Handelsbeziehungen zum Auslande in dem Maasse ausdehnten, wie es in Deutschland der Fall ist. Darauf könnte man erwidern, dass der Aufschwung und die Verbreitung, die der deutsche überseeische Handel in den letzten Decennien erfahren hat, ohne die Vorbedingung guter Häfen, deren Einrichtung allen Ansprüchen der Jetztzeit Rechnung tragen, nicht in dem Umfange hätte stattfinden können. Denn, dass von der Eigenschaft der Häfen, von der genügenden Wassertiefe der Flüsse, sowie von der Verbindung der Hafenplätze mit ihrem Hinterlande, die Verbreitung des Handels in nicht unwesentlicher Beziehung abhängt, sehen wir in Frankreich, das von Jahr zu Jahr im Vergleiche zu seinem östlichen Nachbarstaate schlechtere Resultate auf dem Gebiete des Verkehrs und der Schiffahrt aufzuweisen hat. Die französische Kammer hat vor einigen Tagen das Kapitel der Hafen- und Stromlaufverbesserungen in Angriff genommen, hierbei haben verschiedene Abgeordnete Veranlassung zu Kritiken und Bemerkungen, welche das Vorhergesagte bestätigen, gegeben.

Die französische Zeitung „Soleil“ hat sich nicht unerhebliche Mühe gemacht, die von den Deputirten gefällte Kritik, welche in scharfer Weise die Regierung tadelt, die für Hafen- und Kanalbau bewilligten Summen nicht in dem ihnen unterschobenen Sinne verwandt zu haben, ihren Lesern mitzutheilen. Es heisst da an einer Stelle, nachdem zuvor auf den Vortheil und die Nothwendigkeit schneller Vollendung bei einmal unternommenen Bauten hingewiesen ist: „Der Marne-Saonekanal, der die Wasserwege Nordfrankreichs mit denen des Südens in Verbindung setzt ist im Jahre 1879 in Angriff genommen worden. Man hat in dieses Unternehmen bereits mehr als 60 Millionen hineingesteckt; es sind noch 25 bis 30 Millionen bis zur Fertigstellung des Kanals auszugeben. Aber da man sich damit begnügt, alljährlich 500—600 000 Francs für dieses Unternehmen zu votiren und diese Summe gerade hinreicht, um die bisjetzt ausgeführten Arbeiten im Stande zu erhalten, so ist vor auszusehen, dass der Kanal nie fertig gestellt werden wird. Das für ihn aufgewandte Geld ist also buchstäblich ins Wasser geworfen. Das gleiche gilt für die Häfen. Man beklagt sich mit Recht, dass unsere Schiffahrtsgesellschaften Fahrzeuge

haben, die mit denen des Auslandes an Grösse und Schnelligkeit nicht zu rivalisiren vermögen. Dagegen machen die französischen Gesellschaften ihrerseits geltend, dass, wenn ihre Schiffe dieselben Grössenverhältnisse, wie die auswärtigen aufweisen, sie nicht in unsere Häfen einlaufen könnten. Während man bei uns alles in die Länge zieht, geben unsere Konkurrenten in wenigen Jahren die erforderlichen Summen her, um ihre Häfen mit den Bedürfnissen der grossen Schifffahrt in Einklang zu bringen. Antwerpen, Rotterdam, Hamburg vermögen die Schiffe von grossem Tiefgange aufzunehmen, denen Dünkirchen, Havre und Marseille keinen Zugang gewähren. Genua wird bald einen lebhafteren Handelsverkehr haben als Marseille, weil man in Genua schnell die grossen Ausgaben zur Befriedigung der Bedürfnisse der Grossschifffahrt gemacht hat. Wir haben eben so viel und selbst mehr als unsere Rivalen für die Verbesserung unserer Häfen, Flüsse und Kanäle ausgegeben. Aber das hat nichts genützt, weil man bei uns fehlerhaften Methoden folgte, weil es an der logischen Konsequenz mangelte und vor allem, weil man sich bei dieser Frage der öffentlichen Arbeiten, wie in sämtlichen übrigen Dingen, nicht um das National- sondern um Wahlinteressen bekümmerte.“

Herr Fabrice, ein Rheder Bordeaux, bei seinen Landsleuten der engeren Heimath bekannt, jeden Zuwachs seines Schiffparks auf englischen Werften herstellen zu lassen, soll sich gelegentlich eines gewährten Interviews, im Laufe dessen er gefragt wurde, wesshalb er seine Schiffbau-Aufträge nicht einheimischen Werften übertrage, in sehr wenig schmeichelhafter Weise über die Kosten und die Dauer einer Reparatur auf französischen Werften, ausgesprochen haben. So berichtet wenigstens eine englische Zeitschrift, wobei es nicht ausgeschlossen bleibt, dass das Blatt Herrn Fabrice Worte unterschoben hat, die er kaum als Franzose ausgesprochen haben dürfte. Denn er würde sich ohne Frage den Hass seiner Landsleute, mit denen, sobald ihre Unfähigkeit in einer Angelegenheit als Franzosen ausgesprochen wird, nicht zu spassen ist, zugezogen haben. Herr Fabrice spricht den französischen Werfteigenthümern jede Intelligenz und jede Spur kaufmännischer Begabung ab, und ist der Ansicht, den Mangel, wenigstens der ersten dieser Eigenschaften auch bei den Maschinen- und Schiffbauern bestätigen zu können. ferner nennt er die Klasse der Letztgenannten „une bande incapable“, deren am deutlichsten ausgeprägte Eigenschaft bodenlose Trägheit sei. Beispiele, welche die Kostspieligkeit und Langwierigkeit, die mit den Reparaturen auf französischen Werften verbunden sind, beweisen sollen, werden von Herrn Fabrice angeführt. Eine

französische Firma forderte für eine Reparatur 4882 Francs und 50 Tage Zeit, der Rheder wandte sich darauf an eine englische Werft, welche die Ausbesserungsarbeiten für 2973 Fr. in 25 Tagen vollendete. Ein weiterer Fall. Eine französische Firma beanspruchte für das Einsetzen einer neuen Maschine und Kessel an Bord des Dampfers „Languadoc“ 203,000 Fr. und 90 Tage Zeit, eine Clydefirma, welche 137,760 Fr. und 50 Tage für diese Neuierung forderte, erhielt den Auftrag. — Also nicht nur bedeutend billiger, sondern auch beinahe um die Hälfte Zeit schneller, sind englische Werften im Stande, zu arbeiten. So lange die Verhältnisse ähnliche bleiben, wird der Franzose wohl einsehen, dass jede Konkurrenz mit dem Engländer erfolglos ist. Das ist das Resumé Herrn Fabrice's.

An dieser Stelle ist schon früher auf die Errichtung eines Heuerbureaus in Havre seitens der dortigen Handelskammer hingewiesen, ebenfalls auf die am 15. Juli d. J. erfolgte Eröffnung des Instituts. Für die am Hamburger Heuerbureau Thätigen ist es gewiss nicht ohne Interesse, etwas über die Entwicklung der älteren französischen Schwester, sowie über die ihr vom seefahrenden Publikum zu Theil gewordene Aufnahme zu erfahren. In dem Bericht des Deutschen Consuls an das Auswärtige Amt ist dieses Thema berührt. Neben schon bekannten Thatsachen erfahren wir, dass die französische Regierung zur Unterstützung des Bureau de Placement gratuit pour les Marins, also des Heuerbureaus, einen Beitrag von 10,000 Francs gewährt hat und seit der Eröffnung des Instituts bereits über 800 Anmeldungen von heuersuchenden Seeleuten aller Grade entgegengenommen und über 500 Verheuerungen vermittelt sind. Unter der Aufsicht eines Komités sind zwei Angestellte beschäftigt, von denen der eine den äusseren und der andere den inneren Dienst versieht. Ersterer besucht die einlaufenden Schiffe, setzt die Kapitäne von der neuen Einrichtung in Kenntniss und macht ihnen eventuell Anstellungen; der andere Beamte bleibt im Geschäftslokal, ertheilt Auskünfte und registriert die Anerbietungen der Seeleute. Für jede Kategorie derselben ist ein besonderes Register angelegt, welches auch einen kurzen Nachweis ihrer bisherigen seemännischen Thätigkeit enthält. Mit dem Geschäftslokal ist ein geräumiges Lese- und Schreibzimmer für die Leute verbunden. Ausserdem wird die Uebersendung ihrer Ersparnisse an ihre Angehörigen kostenfrei vermittelt. In diesen Beziehungen ist das Heuerbureau gleichzeitig eine Art Seemannsheim. Vor der Errichtung von Seemannshäusern nach englischem Muster, mit Wohnung und Verpflegung, strenger Hausdisziplin und religiösen Uebungen, hat man sich bisher in Frankreich, im Besonderen in Havre, immer gescheut, weil die Er-

fahrung gelehrt hat, dass die Seefahrer die kurze Zeit, welche sie nicht an Bord sind, vor Allem von jedem Zwang frei sein wollen. Wenn die neue Einrichtung auch zunächst den französischen Seeleuten zu Gute kommen soll, so sind doch auch die Angehörigen anderer Nationen nicht von deren Benutzung ausgeschlossen.

Glaubte man annehmen zu dürfen, der der englischen Schiffbau-Industrie verhängnisvolle Maschinenbauerstrike werde durch die letzten seitens der Arbeitnehmer angestrebten Ausgleichungsversuche ein Ende finden, so weiss man heute, dass diese Annahme eine irrthümliche war. In Deutschland hatte man erwartet, die englischen Fabrikanten werden, gleich den Hamburger Arbeitgebern am Anfange dieses Jahres, die ihnen zur Versöhnung ausgestreckte Hand der Arbeiter annehmen, nicht aber, wie es in England geschehen, dieselbe von sich stossen. Denn die von den englischen Fabrikbesitzern an die Maschinenbauer gestellten Forderungen als Antwort auf die Eingabe der Arbeiter sind einer schroffen Zurückweisung ähnlich und haben verursacht, dass der Kampf bis zur völligen Unfähigkeit des einen Gegners weiter geführt wird. Nehmen wir an, wie es heute den Anschein hat, der grosse Strike endet mit einer totalen Niederlage der Arbeiter und die siegreichen Fabrikanten können ihre Bedingungen stellen, wie es ihnen gefällt. Was werden sie damit erreichen? Einen unauslöschlichen Haas und eine nicht zu vertilgende Erbitterung der Maschinenbauer gegen ihre Brotherren. Liegt es in der Absicht der englischen Fabrikanten derartige Gefühle, die in gewöhnlichen Zeiten zwar unterdrückt, bei der ersten denkbar günstigen Gelogenheit aber zum Ausbruch kommen werden, zu erzeugen? Die Beantwortung dieser Frage muss den Herren selbst überlassen bleiben. Die Hamburger Arbeitgeber, welche als kluge Menschenkenner durch ein freundliches Entgegenkommen die von den Hafenarbeitern angestrebten Ausgleichungsversuche annahmen, führten nicht nur die Beendigung des grossen Arbeiterausstandes herbei, sondern liessen auch eine versöhnliche Stimmung aufkommen, welche nothwendig ist, wenn eine gemeinsam unternommene Arbeit gedeihen soll.

Der Bericht des wasserbautechnischen Ingenieurs der Stadt Antwerpen über den Schelderegulierungsplan der Regierung und über die in Aussicht genommenen Hafenerweiterungsbauten spricht sich dem Vernehmen nach wenig günstig betreffs des sog. grossen Durchstichs, den die Regierung empfiehlt, aus. Was der städtische Chefingenieur Royers dem in Rede stehenden Entwurf vornehmlich zur Last legt, ist die Unmöglichkeit, dem neu

auszuhebenden Flussbett der Schelde die Minimaltiefe von acht Metern bei niedrigstem Wasserstande garantiren zu können, obwohl das gerade die unerlässliche Hauptbedingung für die Benutzbarkeit jenes Durchstichs seitens der grossen Oeandampfer ist. Ebensovienig, so schreiben die Hamb. Nachr., ist das Regierungsprojekt im Stande, die Stabilität des Fahrwassers zwischen Antwerpen und der Kruisschans zu verbürgen. Ausserdem hält der Antwerpener Chefingenieur dafür, dass das Nebeneinanderbestehen von zwei Flussbetten während einer unbestimmten Arbeitsdauer des grossen Durchstichs den Scheldestrom permanent der Gefahr einer gänzlichen Verwirrung der Fahrwasserverhältnisse aussetze und die auf den Schifffahrtsverkehr angewiesene Arbeiterbevölkerung mit einer Häufung wirtschaftlicher Krisen bedrohe. Endlich ist die Möglichkeit keineswegs von der Hand zu weisen, dass der grosse Durchstich, weil er das Amerikabassin in seiner äussersten Ostecke schneidet, Untergrund-Sickerungen zur Folge hat, welche den Ruin des Lefevre-Bassins und möglicherweise die Zerstörung der in letzterem Bassin ankernden Schiffe bewirken können. Auch würde der grosse Durchstich nichts zur Verbesserung der Schifffahrts-Verhältnisse während der Periode der winterlichen Eisgänge beitragen.

Die pennsylvanische „Coal operators association“ verfolgt schon seit längerer Zeit den Zweck, amerikanische Hartkohle nach Deutschland und anderen europäischen Ländern einzuführen. Die bisher erzielten Resultate scheinen befriedigender Natur zu sein, denn erst kürzlich hat wieder ein Abgesandter der Gesellschaft das europäische Absatzfeld besucht. Nach dessen nun vorliegenden Bericht liess sich zu gegenwärtigen Preisen und Frachtraten amerikanische Anthrazitkohle mit Profit in die europäischen Märkte einführen, sofern die amerikanische Kohle befördernden Bahnlinien eine Reduktion der Frachtraten um 30 pCt. vornehmen würden. Der betreffende Expert ist derselbe, der zuerst auf die Idee kam, amerikanisches Roheisen nach England und anderen europäischen Ländern zu verschiffen, eine Ausfuhr, die bekanntlich in letzter Zeit bedeutende Ausdehnung gewonnen hat. Bezüglich der Kohlen-Ausfuhr befürchtet er etwaige Konkurrenz von den mächtigen Kohlenfeldern in China und Central-Russland, weil dort in Folge der billigen Arbeitslöhne die Bearbeitungskosten entsprechend geringere, als die der Vereinigten Staaten sind. So lange jedoch die hiesigen Kohlen-Produzenten im heimischen Markt lohnenden Absatz für ihr Produkt finden, oder Anlass haben, besseres Geschäft zu erwarten, werden sie kaum ernstliche Anstrengungen machen, Auslandsmärkte zu gewinnen.



## Grad oder Strich?

(Dr. O. Fulst in Bremen.)

(Schluss).

Bei den bisherigen Erörterungen sind noch eine Reihe anderer Fehler unberücksichtigt geblieben, die man bei der Loggerechnung macht, einerlei ob man sich der Gradtafel oder der Strichtafel bedient. Bei der Berechnung des Koppelkurses verfährt man so, dass man für jeden einzelnen Kurs den gutgemachten Breitenunterschied und die gutgemachte Abweitung bestimmt, und dann die Abweitung für die Mittelbreite des ganzen Etmals in Längenunterschied verwandelt. Das ist nicht richtig. Genau genommen müsste man für jeden einzelnen Kurs die Abweitung in Längenunterschied verwandeln und die so erhaltenen Längenunterschiede addiren. Der hierdurch begangene Fehler kann leicht einige Längenminuten betragen.

Eine zweite Ungenauigkeit entsteht durch die Art und Weise, wie man die Abweitung in Längenunterschied verwandelt. Vielfach macht man dies so, dass man die Mittelbreite auf ganze Grade abrundet und den Längenunterschied aus der Gradtafel entnimmt. Auch hierdurch kann der Längenunterschied einige Minuten falsch werden. Geringer schon wird der Fehler, wenn man sich zur Verwandlung besonderer Tafeln bedient, die für kleinere Intervalle der Breite das Verhältniss von Abweitung in Längenunterschied enthalten. (Tafel 9 in Breusings Nautischen Hilfstafeln, Tafel 6 in des Verfassers Nautischen Tafeln).

Ferner ist vielfach noch Gebrauch, nicht die rechtweisenden Kurse zu koppeln, sondern die missweisenden, hieraus Gesamt-Kurs und Gesamt-Distanz zu berechnen, den so erhaltenen missweisenden Gesamtkurs mit Hilfe einer mittleren Missweisung in den rechtweisenden zu verwandeln und daraus erst Breitenunterschied und Abweitung zu bestimmen. Auch hierbei entstehen manchmal nicht unbeträchtliche Fehler im Resultat.

Je grösser aber die übrigen Fehler der Rechnung werden, um so weniger fallen die durch das Abrunden auf viertel Striche gemachten Fehler ins Gewicht.

Eine Nothwendigkeit von der Strichtafel zur Gradtafel überzugehen liegt also nicht vor. Vielleicht ist es aber bequemer mit dieser Tafel zu rechnen. — Darüber ist schlecht zu streiten. Dem einen wird das Rechnen mit der einen, dem andern das Rechnen mit der anderen Tafel handlicher sein. Jeder mag daher die Tafel wählen die ihm am besten zusagt, da beide gleich gut verwendbar sind.

Kurs und Abtrift pflegt man im Allgemeinen in Strichen, Missweisung und örtliche Ablenkung

in Graden anzugeben. Es ist nicht zu leugnen, dass in diesem doppelten Winkelmaasse eine gewisse Unbequemlichkeit und Schwerfälligkeit liegt, und das Streben, alle Winkel mit demselben Maasse zu messen, also nur in Gradmaass oder nur in Strichmaass anzugeben, ist verständlich. Da man das Azimuth stets in Graden angiebt (aus der Azimuthtafel entnimmt), so wird man auch die Missweisung in Graden angeben, und man ist also, wenn man ein einheitliches Maass halten will, gezwungen, auch den Kurs in Graden anzugeben. Aber auch Dem stellen sich unleugbare Schwierigkeiten entgegen. Soll man die Striche ganz von der Kompassrose verbannen und nur eine Gradeintheilung einführen? Es scheint das eine einfache Lösung zu sein und man soll auch schon auf einigen englischen und amerikanischen Dampfern diese Einrichtung getroffen haben. Ob sie empfehlenswerth ist, mögen die in der Praxis stehenden Seefahrer selbst entscheiden. Ich kann mich vorläufig nicht dafür begeistern. Das schöne übersichtliche Bild der Strichrose durch das gleichförmige der Gradrose zu ersetzen — wohlverstanden, auch beim Steuerkompass — scheint mir eher eine Verschlechterung als eine Verbesserung zu sein, selbst wenn man die Rose so gross macht, dass zwei benachbarte Gradstriche weit genug von einander entfernt sind um vom Mann am Ruder deutlich genug erkannt zu werden, was bei der gewöhnlichen Grösse der Rosen nicht einmal der Fall ist. Welche Anforderung wird wohl an die Aufmerksamkeit des Steuerers gestellt, wenn man von ihm verlangt das Schiff immer auf dem Kurse N 57° O zu halten! Es genügt nicht mehr, wie bei der Strichrose ein Blick, um den Strich zu finden, der mit dem Steuerstrich zusammenfallen muss, man muss unter den vielen gleichartigen Strichen der Gradrose erst suchen, vielleicht gar abzählen bis man den richtigen gefunden hat. Ich glaube daher nicht, dass diese Neuerung, auch auf dem Steuerkompass die Gradeintheilung einzuführen, viele Nachahmung finden wird.

Die meisten, die nach Graden koppeln, pflegen es so zu machen, dass sie zwar am Steuerkompass nach Strichen steuern lassen, den Kurs aber am Normalkompass, der der Schiffsrechnung zu Grunde gelegt wird, nach Graden ablesen. Dann hat man bei der Rechnung alles nach Graden und die Unbequemlichkeit der Verwandlung des einen Maasses in das andere ist vermieden — aber wohl verstanden, nur bei der Berechnung des Schiffsortes, nicht überhaupt, denn die Verwandlung von Grad in Strich muss jedesmal, wenn der Kurs geändert wird, doch vorgenommen werden.

Jedenfalls ist aber diese Methode die beste, wenn man durchaus mit Graden anstatt mit Strichen rechnen will.

Mir persönlich scheint es allerdings immer noch bequemer, die Missweisung in Striche zu verwandeln und dann die ganze Koppelrechnung in Strichmaass durchzuführen. Die Verwandlung von Graden in Striche ist so einfach, dass man schon bei geringer Uebung die Umwandlung im Kopfe ohne Benutzung einer Tafel ausführen kann. Ich sollte auch meinen, dass der Seemann, der gewissermassen mit dem Strichmaass gross geworden ist, mit diesem Maasse, das auf der fortgesetzten Zweitheilung des Winkels beruht und dadurch übersichtlich ist, lieber und bequemer rechnet als mit dem Gradmaass, das zur Bestimmung des Kurses noch nicht gar zu lange im Gebrauch ist und sich auch heute noch nicht bei den Seelenten recht einbürgern will. Da eine Nothwendigkeit, von dem Althergebrachten abzuweichen, wie wir gesehen haben, nicht vorliegt, da das Strichmaass noch ebenso gut zu verwenden ist wie früher, mag sich der Seemann desselben ruhig weiter bedienen, ohne zu fürchten ungenau und oberflächlich bei seiner Rechnung zu werden. Wer aber das Gradmaass an die Stelle des Strichmaasses setzt, der möge bedenken, dass er eine grössere Genauigkeit damit nicht erzielt, dass er auch so der Koppelrechnung ebenso viel oder ebenso wenig trauen darf wie zuvor.

### Gutachten Sir Edward S. Reed's über die Zweckmässigkeit des Rollenschiffes „Ernest Bazin“

Erfindungen und Neuerungen auf maritimem Gebiete sind nichts weniger als Seltenheiten; es liesse sich viel eher das Gegentheil behaupten und dabei den Wunsch aussprechen die Menschheit mit Erfindungen, deren Zweck ein nutzloser ist, zu verschonen. Aber die Erfüllung dieses Wunsches ist bei Leuten, deren Gehirn sich mit Entdeckungen und Ueberraschungen beschäftigt, wohl kaum zu erwarten, ebensowenig aber auch vom Publikum eine Vertrauensseligkeit allen Neuerungen gegenüber. Das zuerst allen „Neuheiten“ entgegengebrachte Vertrauen, ist schliesslich durch viele Enttäuschungen stark erschüttert worden und hat sich in Folge dessen in Misstrauen und Voreingenommenheit verwandelt; dadurch konnte es vorkommen, dass wirklich nützlichen und praktischen Neuerungen, der Schutz und Interesse fehlten, welche allen Neugeburten, wenn sie gedeihen sollen, nothwendig ist. — Einen Mangel an Interesse hat man der Erfindung des französischen Ingenieurs Ernest Bazin eigentlich nicht entgegengebracht, wohl aber Vorurtheile und Zweifel die anfänglich sich nur leise bemerkbar machten, jedoch nach dem ersten missglückten Versuch, den der Franzose mit dem Erzeugniss seiner Erfindung, dem Rollschiff „Ernest Bazin“ gemacht, an Deutlichkeit und Schärfe nichts zu wünschen übrig liessen. Englische und deutsche, voreinzelt auch französische Zeitungen waren eifrig bemüht das Unmögliche des dem Rollschiffe zu Grunde gelegten Gedankens klar zu stellen. — Wir haben in No. 30 unserer Zeitschrift einen Artikel über die mit dem „Ernest Bazin“ angestellten Versuche und ihre Resultate gebracht, dabei aber unterlassen ein bestimmtes Urtheil zu fällen. Ein solches ist von kompetenter Seite gefallen. — Der bekannte und hervorragende englische Ingenieur Sir Edward S. Reed, Zeuge und Anwesender

einer Probefahrt des „Ernest Bazin“ hat an die Société d'études et d'exploitation in Paris einen Bericht geschickt, in dem die Ansichten des Engländers, nachdem auf seine Veranlassung verschiedene Schiffsmanöver bei der Probefahrt vorgenommen, zum Ausdruck gebracht sind.

Sir Reed sagt in seinem Bericht, nachdem er auf die minimale Grösse des Rollschiffes (274 Tons) und auf die im Verhältniss zur Schiffsgrösse geringe Maschinenstärke (350 indizierte Pferdekräfte) hingewiesen, dass diese beiden Umstände ein gewisses Hinderniss bilden grosse Fahrgeschwindigkeit zu erzielen. Ich denke beispielsweise, so führt Sir Reed aus, vor mir zwei Schiffe, beide in guter Beschaffenheit, beide Maschinen so stark, dass auf jede Ton Raumgehalt eine indizierte Pferdekraft fällt. Das eine Schiff hält 2000 Tons Displacement, also auch seine Maschine 2000 indizierte Pferdekräfte, das andere 12000 Tons und 12000 ind. Pferdekräfte. Die Fahrgeschwindigkeit des grösseren Schiffes beträgt etwa 18 Knoten, die des kleineren 13. Ich habe ferner, so führt Sir Reed fort, vor mir Schiffe mit 2000 Tons Raumgehalt und 18 Meilen Fahrt, deren Maschine indiziert aber mindestens 5000 Pferdekräfte. Diese Beispiele beweisen auf das Deutlichste, den grossen Nachtheil, dem ein kleines Schiff, im Verhältniss zu einem grossen, beim Erzielen von schneller Fahrt unterworfen ist. — Der Raumgehalt des „Ernest Bazin“ ist, wie schon erwähnt, 274 Tons, die sechs grossen Rollen, welche den Schiffskörper tragen, haben ein Gewicht von 45 bis 46 Tons, die Maschine, zuerst beabsichtigt mit 400 ind. Pferdekräfte auszustatten, erhielt schliesslich nur 350, welche eine Rotation der Schraube und der Rollen erzeugen sollten. Boote solchen kleinen Raumgehalts, haben schon wiederholt 27 Meilen Fahrgeschwindigkeit erzielt, die hierzu erforderliche Maschine indizierte aber 4000 Pferdekräfte. Ich habe selbst Fahrzeuge konstruirt von 300 Tons Displacement mit einer Geschwindigkeit von 30 Knoten, jedoch repräsentirte die die Fahrt erzeugende Maschine 6000 Pferdekräfte. Das Rollschiff mit seinen 274 Tons ist aber nur im Besitze  $\frac{1}{11}$  der Dampfkraft, welche erforderlich war 30 Knoten und von  $\frac{1}{12}$  der Kraft 27 Knoten zu erzeugen, deshalb beglückwünsche ich Herrn Bazin zu dem Erfolg von sieben Knoten Fahrt Geschwindigkeit, welche bei der Probefahrt als höchste Leistung erzielt ist.

Sir Reed, beschreibt nun die verschiedenen Experimente, welche auf der von Havre ausgehenden Probefahrt am 19. Juli d. J. gemacht sind und führt etwa folgendes aus:

Wir begannen unsere Probefahrt mit ganz geringem Aufwand von Maschinenkraft und langsamer Fahrt. Mit 112 auf die Schraube zur Wirkung gebrachten Pferdekräften wurde eine Fahrt von 4,25 Knoten erzielt. Wir behielten nun dieselbe Kraft auf der Schraube, setzten aber durch weitere 25,68 Pferdekräfte die Rollen in eine 7 mal in der Minute um ihre Axe rotirende Bewegung und erreichten 6,09 Knoten. Ich habe berechnet, wenn die jetzt auf die Rollen wirkenden 25,68 Pferdekräfte der Schraube zu gute gekommen, eine Mehrgeschwindigkeit von 0,55 Knoten ermöglicht, also ein Gesamtfahrt von  $4,25 + 0,55 = 4,80$  zu Stande gebracht wäre, während durch die Rotation der Rollen ein Gewinn von 1,2 Knoten oder 43% errungen ist. — Beim nächsten Versuch wirkten 295 Pferdekräfte auf die Schraube und 34,2 auf die Rollen, wodurch die Letzten sich 9 mal in der Minute um ihre Axe drehten; die erreichte Fahrt betrug 6,81 Knoten. Nach meiner Berechnung hätten die gesammten in Anwendung gebrachten indizierten Pferdekräfte auf die Schraube allein gerichtet 5,8 Knoten Fahrt hervorgerufen, mithin 1 Knoten Gewinn, bei Inanspruchnahme der Rollen, also, trotz grösserer auf die Rollen wirkenden Kraft, ein leichter Verlust gegen den ersten Versuch. Immerhin ist der erzielte Gewinn anerkennenswerth, denn, wenn das Schiff mit 295 Pferdekräften auf die Schraube wirkend 5,8 Knoten lief und fernere 35 Pferdekräfte auf die Rollen angewandt einen weiteren Knoten Vorwärtsbe-

wegung zur Folge hatten, so erzeugten die Rollen im Verhältniss zur Schraube und zu der bei beiden in Betracht kommenden indizierten Pferdekräfte eine neunmal grössere Geschwindigkeit. Ein dritter Versuch, bei welchem 52 Pferdekräfte die Rollenbewegung erzeugten, hatte eine Fahrt von 6.97 Knoten zur Folge. Also 18 Pferdekräfte bewirkten 0.16 Knoten. --

Es ist von Interesse einen Vergleich aufzustellen zwischen der Schnelligkeit des Schiffes und der der Rollen. Die Vorwärtsbewegung des Schiffes betrug 6.8 Knoten, oder 41.34 Fuss in der Stunde oder 689 Fuss in der Minute, oder aber  $\frac{689}{9} = 76,6$  Fuss für jede Rotation der Rollen. Nun ist der Radius eines Kreises, dessen Umfang 76,6 Fuss beträgt 12,2 Fuss, diese in einem verticalen Radius vom Mittelpunkt der Rolle angebracht erreichen einen Punkt, der ungefähr 6,6 Fuss unter der Oberfläche des Wassers liegt und deshalb ca. 4 Fuss von dem niedrigsten Punkte der Rolle. Es giebt nur einen Punkt (oder eine in gleichem Abstand vom Mittelpunkte entfernte Serie von Punkten) der sich mit derselben Schnelligkeit bewegt, wie das Schiff vorwärts schreitet; allen Punkten, die der Axe näherliegen wird ein langsamere, allen weiter entfernten Punkten eine schnellere Bewegung innewohnen. Es scheint mir deshalb von grosser Wichtigkeit, bei der Konstruktion der Rollen darauf zu achten, dass der Punkt gleicher Geschwindigkeit ungefähr auf  $\frac{2}{3}$  des unter Wasser befindlichen Theils der Rolle fällt.

Es kann auf Grund der erwähnten Experimente, die mit dem Rollenschiff gemacht sind kein Zweifel bestehen, dass die Reibung, welche ein schwimmender Körper bei seiner Vorwärtsbewegung mit dem Wasser hervorruft, durch die Bazinschen Rollen bedeutend gemindert ist. Es wird natürlich auch durch die Rollen nicht jede Reibung aufgehoben, weil die auf- und absteigenden Partien der Rolle auch in ruhigem Wasser einen gewissen Widerstand erzeugen, ebenso die unter Wasser befindliche Fläche der Rollen, welche sich nicht zurückziehen sondern mit derselben Geschwindigkeit, mit der das Schiff vorwärts strebt sozusagen achteraus getrieben werden; jedoch muss bezüglich des Letzteren erinnert werden, dass alle Theile sich mit gewisser Schnelligkeit rückwärts bewegen und dadurch bis zu einem gewissen Grade den Widerstand, der in Folge Reibung entsteht, vermindern.

Sir Reed's Gutachten kann im Ganzen genommen als kein ungünstiges für Herrn Bazin betrachtet werden und wird dem durch seine bisherigen Misserfolge nicht in wesentlich gehobener Störung Befindlichen dadurch ein gewisser Trost gewährt. Die Ansicht der Mitglieder des Nautischen Vereins, welchen durch einen Vortrag ihres Vorsitzenden des Herrn Oberinspector Meyer, über den in Rede stehenden Gegenstand, Gelegenheit gegeben wurde ihre Meinung zu äussern, lautete dass das Bazinsche Rollensystem wohl für Fahrzeuge auf Flüssen und Binnengewässern anwendbar sei, nicht aber auf Schiffen welche im weiten Ocean ihren Zweck erfüllen sollen. Dieser Ansicht schliessen wir uns, solange Ernest Bazin keine Aenderungen von Bedeutung an seinem Schiffe vornimmt, ebenfalls an.

## Fernrohre mit veränderlicher Vergrösserung.\*)

Von Dr. Alexander Gleichen.

Der Wunsch, die Vergrösserung an optischen Instrumenten durch Verschiebung der optischen Elemente schnell ändern zu können, ist fast so alt als die Konstruktion dieser Instrumente selbst. Der Erfüllung dieses Wunsches stellten sich jedoch erhebliche Schwierigkeiten, theils theoretischer, theils praktischer Natur entgegen, so dass bis vor Kurzem eine einwandfreie

Lösung dieses Problems nicht vorhanden war. Im Jahre 1893 beschäftigte sich Herr Biese in Berlin mit bakteriologischen Studien. Bemüht, die Vergrösserung seines Mikroskops zu steigern, schaltete er in den Strahlengang zwischen Objektiv und Okular eine Negativlinse ein und beobachtete, dass das reelle Objektivbild um so grösser wurde, je mehr er das Negativ dem Objektiv näherte, bis schliesslich bei einer bestimmten Entfernung die Kombination den Charakter eines Objektivs verlor. Wenn auch dies Verfahren für die Steigerung der Mikroskopvergrösserung keine wesentlichen Vortheile zeigte, so war doch hiermit der Gedanke ausserordentlich nahe gelegt, durch dieses Mittel den Fernrohren eine veränderliche Vergrösserung zu geben, wozu auch Herr Biese sofort die erforderlichen Initiativen ergriff. Der optische Vorgang, der sich hier abspielt, kann sehr leicht überschaut werden. Habe das Objektiv die Brennweite  $F$ , das Negativ die Brennweite  $f$ , so ist die Brennweite des Systems  $\gamma$  bekanntlich durch die Gleichung:

$$\frac{1}{\gamma} = \frac{1}{F} - \frac{1}{f} + \frac{e}{f \cdot F}$$

gegeben, wo  $e$  noch die Entfernung der beiden Linsen bedeutet. Sei zunächst  $e = F$ , das heisst, steht das Negativ in der Fokalebene des Objektivs, so wird aus  $\gamma = F$ , d. h. das Negativ hat gar keine optische Wirkung. Lasse ich jetzt  $e$  sich verringern, so vergrössert sich  $\gamma$  und damit auch das reelle

Bild, welches die Kombination entwirft. Wird  $e = F - \frac{f}{2}$

z. B., so wird  $\gamma = 2 F$ . Nähere ich also das Negativ aus der Nullage dem Objektiv um die eigene halbe Brennweite, so verdoppele ich die Brennweite der Kombination u. s. w. Wird jedoch  $e = F - f$ , so ergibt sich für  $\gamma$  ein unendlich grosser Werth. Das System wird teleskopisch und repräsentirt jetzt ein sogenanntes holländisches Fernrohr.

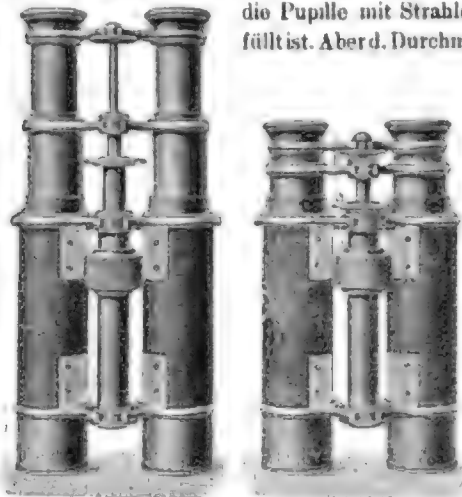
Die eben beschriebene Kombination kann man nun wie ein Objektiv gewöhnlicher Art mit einem Okular zu einem Fernrohr verbinden und hat dabei den Vorzug variabler Vergrösserung. Nach mehrfachen Versuchen wurde schliesslich ein kleines Modell in der Form eines Doppelfernrohrs gebaut, welches die Vergrösserungen zwischen 8 bis 16 mal zu variiren gestattete. Um über diese Versuche das Urtheil der Fachmänner zu hören, wurde dieses Modell in den berühmtesten optischen Werkstätten Deutschlands vorgelegt, so den Firmen Voigtlaender & Sohn in Braunschweig, Zeiss in Jena, Steinheil in München. Von keiner Seite wurde die Neuheit der Idee angezweifelt, nur hörte man leise Bedenken, ob die rein optischen Schwierigkeiten, die sphärischen und chromatischen Abweichungen sich innerhalb des ganzen Intervalls würden heben lassen. Diese Bedenken schienen allerdings begründet, denn das vorgelegte Modell war namentlich bei den stärkeren Vergrösserungen nicht vollständig sphärisch korrigirt.

Aber noch zwei andere Uebelstände zeigten sich, die zwar nicht sofort sichtbar wurden, aber bei näherer Betrachtung die ganze Neukonstruktion hinsichtlich ihrer praktischen Verwerthbarkeit in Frage stellten. Um die erstere dieser Schwierigkeiten in ihrem ganzen Umfange würdigen zu können, sei es mir gestattet, einige allgemeine Bemerkungen über das Wesen der Fernrohre hier einzuschalten. In ein Fernrohr, wie überhaupt in ein teleskopisches System, fallen Strahlencylinder, deren Basis im Allgemeinen die Objektivöffnung ist. Nachdem diese Cylinder den Brechungsprozess zu sämtlichen, das Instrument bildenden Systemen durchgemacht haben, treten sie auf der Okularseite wieder aus, freilich in veränderter Richtung und mit verändertem Querschnitt. Sehr bemerkenswerth ist nun die Eigenschaft der austretenden Bündel, wieder durch einen bestimmten, symmetrisch zur optischen Achse liegenden Kreis zu gehen. Diesen Kreis wollen wir Austrittspupille nennen; er liegt bei Anwendung sogenannter positiver — astronomischer, terrestrischer — Okulare ausserhalb des Instrumentes nach der Augenseite hin, in der Regel mehrere Millimeter von

\*) Aus der „Technischen Rundschau“ 1897, Nr. 46.



der letzten Linsenfläche entfernt. Die Austrittspupille sieht man als kleine leuchtende Scheibe, wenn man von der Okularseite in das Fernrohr hineinsieht, indem man das letztere um einige Dezimeter vom Auge entfernt hält. Unter der Voraussetzung, dass im Innern des Instrumentes keine Ablendungen stattgefunden, giebt das Verhältniss vom Objektivdurchmesser zum Durchmesser der Austrittspupille direkt die Vergrößerungszahl, andererseits ist die Austrittspupille direkt der Helligkeit des Instruments proportional, denn sie bildet ja die Basis der in das Auge tretenden Strahlenzylinder. Je grösser diese Basis ist, umso mehr Strahlen vereinigen sich auf der Netzhaut in jedem Punkt. Die grösste Helligkeit ist dann erreicht, wenn



die Pupille mit Strahlen vollständig erfüllt ist. Aber d. Durchmesser der menschlichen Pupille schwankt je nach der ausseren vorhandenen Beleuchtung zwischen 2 und 8 mm. Um also unter allen Umständen die möglichst grosse Helligkeit zu haben, müsste man dem austretenden Bündel

einen Querschnitt von 8 mm geben. Wollte man beispielsweise hierbei eine zehnfache Vergrößerung anwenden, so müsste das Objektiv 8 cm Durchmesser und etwa  $\frac{1}{4}$  Meter Brennweite haben, wodurch un bequem grosse Dimensionen des Instrumentes bedingt wären.

Die Handfernrohre mit positivem Okular und einigermaßen starker Vergrößerung muss man demnach auf die eben angedeutete maximale Helligkeit verzichten. Man ist übereingekommen, eine Austrittspupille von  $2\frac{1}{2}$  bis 3 mm noch als genügend zu betrachten, weil bei einigermaßen günstiger Beleuchtung hierbei das Bildfeld noch als hell erscheint. Das in Rede stehende Doppelfernrohr mit eingeschobener Negativlinse hatte nun ein Objektiv von 20 mm Oeffnung und zeigte bei achtfacher Vergrößerung eine Austrittspupille von  $2\frac{1}{2}$  mm, bei 16facher Vergrößerung aber nur noch  $1\frac{1}{4}$  mm. Im letzteren Falle entbehrte also das Instrument die ausserordentlich wichtige Eigenschaft der Helligkeit. Es ist nun aber klar, dass ein Fernrohr mit veränderlicher Vergrößerung vor allem bei der schwachen Vergrößerung ausserordentlich helle und bei der starken wenigstens erträglich helle Bilder liefern muss. Diese erwünschten Eigenschaften liessen sich bei dem vorliegenden Doppelinstrument jedoch weder durch Herabsetzen der Vergrößerung noch durch Vergrößerung der Oeffnung erzielen, und zwar trug hieran das verwendete terrestrische Okular die Schuld. Das letztere war nach dem Typus der Fraunhofer'schen Okulare konstruirt und bestand aus den üblichen 4 plankonvexen Linsen. Dieses Okular zeigte aber eine Austrittspupille von nur  $2\frac{1}{2}$  mm Durchmesser, die nicht weiter zu vergrössern war, weil eine eingesetzte Blende Strahlenbündel von grösserem Querschnitt überhaupt nicht durchliess.

Nach vielen Rechnungen und Versuchen gelang die Lösung dieses Problems in befriedigender Weise, und zwar dadurch, dass zwei Linsen des Fraunhofer'schen Okulars durch zwei Achromate ersetzt wurden.

Ein zweiter Mangel, den das erwähnte Modell zeigte, war ein rein mechanischer. Wollte man nämlich zu einer stärkeren Vergrößerung übergehen, so musste gemäss den früheren Erörterungen einerseits das Negativ an das Objektiv heran-

bewegt, andererseits das Okular vom Objektiv entfernt werden. Dies bedingte zwei von einander unabhängig bewegliche Auszüge. Für Jemanden, der das innere optische Gesetz kannte, hatte die Auffindung der jedesmaligen Scharfeinstellung allerdings wenig Schwierigkeit, für den Laien dagegen, für den das Instrument doch bestimmt war, zeigte es eine ausserordentlich schwierige Handhabung, jedoch auch dieser Uebelstand wurde beseitigt durch Auffindung eines sehr wichtigen Umstandes: Schiebt man nämlich die Negativlinse in den Brennraum des Okulars hinein, so wird sie gewissermaßen ein Bestandtheil des letzteren und vergrössert dessen Brennweite, schwächt also die Vergrößerung des ganzen Instrumentes. Dieser Fall wurde als Untervergrößerung bezeichnet. Durch Benutzung dieser Untervergrößerung wurde es nun möglich, zwei Ausführungsformen zu finden, die an Einfachheit der Handhabung nichts mehr zu wünschen übrig lassen, und die von der Firma Voigtländer & Sohn in bekannter Eleganz und Leistungsfähigkeit hergestellt werden. Die erstere Form enthält zwei Züge, je nachdem man den äusseren oder inneren zieht, erhält man die schwächste oder stärkste Vergrößerung sofort scharf eingestellt. Bei der anderen Form behält das Instrument während des Wechsels der Vergrößerung seine Länge unverändert, nur das Zwischensystem wird von Anschlag zu Anschlag verschoben. Die Instrumente zeigen fünffache und zehnfache Vergrößerung bei einer Austrittspupille von 2,7 resp. 5,4 mm, müssen also wenigstens bei der scharfen Vergrößerung als ausserordentlich lichtstark bezeichnet werden.

Eine zweite Form von Fernrohren mit veränderlicher Vergrößerung hat Herr Biese ausgebildet neben den oben beschriebenen Modellen. Es sind die Instrumente, bei denen durch einen Mechanismus Negativ und terrestrisches Okular in der Art zwangsläufig mit einander verbunden sind, dass beide von derselben Antriebsstelle aus in Bewegung gesetzt werden können, und demnach die Vergrößerung des optischen Bildes sich in vollkommen kontinuierlicher Weise vollzieht.

Ausserlich hat das Instrument die grösste Aehnlichkeit mit einem Fernrohr gewöhnlicher Art, nur befinden sich am Okularkopf zwei gegenüberliegende elliptische Ausschnitte, durch welche eine peripherisch um das Rohr angebrachte Kordel sichtbar wird. Dreht man diese, so bewegt man hierdurch den Okulartheil heraus, und der Effekt für ein hindurchschauendes Auge ist der, dass sich das Bild kontinuierlich vergrössert, ohne dass es an scharfer Einstellung verliert. Im vorliegenden Falle vollzieht sich die Vergrößerung von sieben- bis achtzehnfach. Der Beobachter hat nur nothwendig, einmal für sein Auge das Instrument mittelst einer Okularschnecke scharf einzustellen. Ehe ich auf die mechanischen Mittel der Bewegung eingehe, möchte ich noch den praktischen Zweck erläutern, den diese Neukonstruktion hat. Bei der schwachen Vergrößerung zeigt das Instrument ein grosses Gesichtsfeld mit bedeutender Helligkeit, so dass das Auffinden kleiner Gegenstände sehr erleichtert wird. Namentlich des Nachts beim Aufsuchen kleiner Lichtpunkte oder während der Beobachtung sich auf einem schwankenden Schiff befindet, tritt dieser Vortheil sehr deutlich hervor; hat man nun den gewünschten Gegenstand ins Gesichtsfeld gebracht, so vergrössert man ihn vor dem Auge durch Drehen an der Kordel bis zu dem gewünschten Grade. Ein weiterer Vortheil, den übrigens alle Fernrohre mit variabler Vergrößerung zeigen, ist der, dass sich der Beobachter von vornherein den Lichtverhältnissen in der Atmosphäre anpassen kann, indem er bei guter Beleuchtung starke, bei mangelhafter schwache Vergrößerung anwendet. Der Bewegungsmechanismus bei dem vorliegenden Fernrohr mit kontinuierlicher Vergrößerung hat folgende Einrichtung: Indem man die Kordel dreht, bewegt man damit eine fest verbundene Schraubenmutter und treibt hierdurch das Okular aus dem Hauptrohr heraus. Mit der Kordel fest verbunden ist ferner ein Hohlzylinder, auf dem eine Nut mit vor-

änderlichen Gewindegängen eingefräst ist. In diese Nut greift ein kleiner Schraubentift, der einerseits in einem Schlitz des äusseren Rohres Gradführung hat, andererseits mit dem das Negativ tragenden Rohrtheil fest verbunden ist, so dass seine Bewegung sich auf diese Linse unmittelbar überträgt. Die Kurve der Nut ist nun so gefräst, dass ihre cylindrischen Koordinaten genau dem zu Anfang angegebenen optischen Gesetz entsprechen. Die gleichzeitige Bewegung von Okular und Negativ hat also den Effekt, dass das reelle Objectivbild beständig in der Fokalebene des Okulars erhalten bleibt, also beständig scharf gesehen wird. Herr Biese hat bei der Ausarbeitung dieser Konstruktion keine Zeit und Mühe gespart, und dank der Unterstützung, welche er durch die Fabriken von Carl Bamberg und vor allem Voigtlaender & Sohn gefunden hat, konnte die Sache zu einem praktischen Ergebniss geführt werden.

## Vermischtes.

**Schiffbau.** Am 11. Dezember, Nachmittags 2½ Uhr, lief auf der Schiffswerft von Henry Koch in Lübeck ein für die Helsingfors Angfartygs Aktiebolag in Helsingfors im Bau begriffener Eisbrech- und Passagierdampfer glücklich vom Stapel. In der Taufe, die von Fräulein Luise Eschenburg vollzogen wurde, erhielt der Dampfer den Namen „Baltic“.

In dem nautischen Verein „Columbus“ in Bremen wurde in der letzten Sitzung über das neueste Ausschreiben des Vorsitzenden des deutschen Nautischen Vereins, Herrn Geheimen Commerzienrath Sartori-Kiel, verhandelt. In Anlass der jüngst auf dem Lloydampfer „Darmstadt“ erfolgten Kohलगas-Explosion hielt der Navigationslehrer Döring einen darauf bezüglichen langen Vortrag. — Verwiesen mag hier noch darauf werden, dass derselbe in einer früheren Sitzung einen Vortrag hielt über „Eine neue Ansicht über Polarforschungen“ auf Grund eines von ihm verfassten bezüglichen Artikels, der in dem „Nautical Magazine“, für den Monat Oktober Aufnahme gefunden hatte. Der Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

## Kleine Mittheilungen.

Der Norddeutsche Lloyd hat die Zwischendeckfahrpreise nach New-York und Baltimore erhöht, es treten nachfolgende Preise sofort in Kraft; nach New-York mit Schnelldampfer 100 *M.*, mit Postdampfer 140 *M.*; nach Baltimore mit Postdampfer 140 *M.*, mit Rolanddampfer 140 *M.*, nach Galveston mit direktem Dampfer 130 *M.*

Vom 1. Januar an tritt das neue, schon früher hier erwähnte, Sturm- und Warnungs-Signalsystem an der chinesischen Küste in Kraft. Die Flaggen, sowie die Art der Zusammenstellung sind dem internationalen Codex entnommen.

In einer ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Vereinigten Dampfer-Gesellschaft Kopenhagens wurde beschlossen, das Grundkapital der Gesellschaft von 10 Millionen Kronen auf 15 Millionen zu erhöhen.

## Vereinsnachrichten.

### Nautischer Verein.

Sitzung vom 13. Dezember. Zur Aufnahme vorgeschlagen ein Herr; eingegangen von den Fabrikanten der Kork- und Rettungsmaträtze „Hammonia“, Herren Nafzger & Rau, ein Schreiben, in dem der Nautische Verein, dessen Mitglieder der Schwimmprobe mit dem Rettungskörper beiwohnten, um ein Gutachten bezüglich der Leistungsfähigkeit des Fabrikats als Rettungsapparat ersucht wird. Die Versammlung entschliesst sich, nachdem ein Mitglied seine bei der Schwimmprobe mit

der Matratze gemachten Beobachtungen wiedergibt, Herrn Nafzger & Rau mitzutheilen, dass der Rettungskörper hinsichtlich der Tragfähigkeit für vollkommen genügend erachtet, jedoch hinsichtlich des Gebrauchs als Schwimmkörper und Rettungsmittel zu umfangreich erscheint. — Die Wahl des Vorstandes, ein Punkt der Tagesordnung, findet durch Acclamation statt; der gesamte Vorstand wird einstimmig wiedergewählt. Der Vorsitzende dankt in seinem und der Vorstandsmitglieder Namen für das abermals bewiesene Vertrauen. Der Antrag des Vorsitzenden, einen besoldeten Schriftführer anzustellen, findet Anklang und wird angenommen. — Der zweite Gegenstand der Tagesordnung: Besprechung der von der Deutschen Seewarte herausgegebenen Fragebogen, nimmt längere Zeit in Anspruch. Die einzelnen Fragen werden den anwesenden Mitgliedern verlesen und die Frage gestellt, ob etwaige Zusätze zu machen sind. Der zweite Vorsitzende hebt hervor, nachdem er zuvor ein grosses Entgegenkommen für das neue Bestreben der Seewarte bekundet, dass nach seiner Ansicht die Fragen zu weitgehender Natur seien und von einem Schiffsführer, der des Morgens einen Hafen anlauft und ihn denselben Abend wieder verlässt, nicht beansprucht werden könne, die sämtlichen gestellten Fragen zu beantworten. Ein anwesendes Mitglied der Seewarte bemerkt dazu, die Fragen seien deshalb in der Anzahl und dem Umfang gegeben, damit Schiffsführer, die Zeit und Gelegenheit haben, eine Beantwortung aller Fragen vorzunehmen, sich dieser Mühe im Interesse der Schifffahrt unterziehen, die Seewarte ist hingegen zufrieden, wenn die in ihrer Zeit beschränkten Kapitäne nur die im Bereich ihres Könnens gestellten Fragen beantworten. Redner glaubt, dass durch diese Maassnahme der Seewarte den Wünschen vieler Kapitäne entsprochen sei. — Rechtsschutzvereine für Rheder, ein Thema, vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins auf die Tagesordnung des Verbandstages gestellt, liegt als dritter Gegenstand der Tagesordnung zur Berathung vor. Ein Rechtsschutzverein besteht in den skandinavischen Ländern, die Satzungen des nordischen Vereins liegen zur Einsicht vor. Ein Vorstandsmitglied theilte kurz den Inhalt mit. Es handelt sich um einen Rhederverein, dessen Mitglieder ihren Wohnsitz in Schweden, Norwegen und Dänemark haben; der Sitz des Vereins ist Christiania. Die Prinzipien sind kurz die, Recht und Schutz bei Prozessen, Unfällen und anderen Widerwärtigkeiten einander zu gewähren. Die vorwiegende Ansicht der Mitglieder ist, dass ein solche Tendenz verfolgender Verein fruchtbaren Boden finde in Seestädten mit kleinen Rhedereien, in Hamburg dagegen keine Aussicht habe, gedeihen zu können. Man ist im Allgemeinen auch der Ansicht, dem Nautischen Verein zu Hamburg stehe es nicht zu, darüber zu urtheilen, ob ein im Sinne der skandinavischen Statuten gebildeter Verein den Hamburger Verhältnissen entspreche, denn die Angelegenheit betreffe vornehmlich den Stand der Rheder. — Der Antrag, die Hilfs- und Bergelohnfrage auf die Tagesordnung des Verbandstages zu stellen, wird angenommen, zum Referenten Herr Dr. Hübener gewählt und befürwortet, zum Correferenten einen Seemann, der Mitglied eines der Brudervereine ist, zu ernennen. In diesem Sinne wird dem Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins die Angelegenheit unterbreitet. Wegen des bevorstehenden Weihnachtsfestes beschliesst man, die nächsten beiden Sitzungen ausfallen zu lassen und am 3. Januar wieder zusammenzutreten. Der Vorsitzende schliesst, nachdem er zuvor den Mitgliedern ein angenehmes Weihnachtsfest gewünscht hat, die Sitzung.

### Verein Deutscher Seeschiffer.

Sitzung vom 15. Dezember. Es wird nach Eröffnung der Sitzung sofort in die Berathung der Tagesordnung eingetreten, welche sich mit den Punkten b und c der weiteren Veränderung des H.-G.-B. an der Hand der Vorschläge der Technischen Kommission für Seeschifffahrt, beschäftigte. Punkt b behandelt die Entschädigung des entlassenen Schiffers wie im

§ 59 der Seemanns-Ordnung vorgesehen, im Art. 518 des H.-G.-B. zu bestimmen. Nach einer eingehenden Erläuterung über diesen Punkt seitens einiger Mitglieder, wird auf Grund dessen, dass bei etwaiger Schaffung neuer Bestimmungen, der Schiffer nicht schlechter gestellt werde wie bisher, folgende Resolution angenommen:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer zu Hamburg ist der Ansicht, dass gegenüber dem jetzigen Rechtszustand eine Benachtheiligung des Schiffers darin liegen würde, wenn die gemäss den Vorschlägen der Technischen Kommission abgeänderten Bestimmungen der Seemannsordnung statt der Bestimmungen des Art. 518 des H.-G.-B. für den Schiffer zur Anwendung kommen würden, und sieht der Verein zu solcher Benachtheiligung der jetzigen klaren Vorschriften keine Veranlassung.“

Punkt c betrifft die Anpassung des Art. 520 des H.-G.-B., betreffend die Ansprüche des Schiffers in dem Falle, dass die Rückreise des Schiffes nicht im Heimathshafen endet, an den § 54 der abgeänderten Seemanns-Ordnung vorletzten Absatz, welcher die Aenderung von „Heimathshafen“ in „Ausreisehafen“ bestimmt. Hierzu wird im Anschluss an die zu Punkt a gefasste Resolution folgender Zusatz angenommen:

„Der Verein Deutscher Seeschiffer befürwortet desgleichen, dass im Art. 520 des H.-G.-B. der Hafen, wo der Schiffer geheuert ist, stehen bleibt an Stelle des Hafens der Ausreise, wie nach § 54 der abgeänderten Seemanns-Ordnung.“

Hiermit schliesst die Berathung über vorstehenden Gegenstand. Zum Schluss wird die nunmehr fertiggestellte Vereinsfabrik zur Ansicht aufgestellt, welche auf dem Gebiete der Seidenstickerei als ein Kunstwerk bezeichnet werden kann. Hierauf wird nach erfolgter Mittheilung seitens des Vorsitzenden, dass die nächste Versammlung am 5. Januar 1898 stattfindet, die Sitzung geschlossen.

#### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 13. Dezember. In der letzten mässig besuchten Versammlung wurden zunächst die Eingänge verlesen. An solchen lagen vor: ein viertes Rundschreiben vom Vorsitzenden des Deutschen Nautischen Vereins, Herrn Geheimrath Sartori; der Bericht des Vereins der Seesteuerleute an der Weser über die letzte dortige Versammlung; Zuschriften von Mitgliedern von Yokohama, Pensacola und Hull; die Austrittserklärungen von zwei Herren. Im Anschluss hieran theilte der Vorsitzende mit, dass am 22. September d. Js. auf 57° 40' S. Br. und 74° 30' W. Lg. an Bord des Hamburger Vollschiffes „Ariadne“, auf der Reise von Tocopilla nach Hamburg begriffen, unser allverehrtes Mitglied S. H. Schwennen bei Sturm aus West und hohem Seegange über Bord gestürzt und ertrunken wäre. Die Versammlung ehrte das Andenken des dahingegangenen Collegen, dem in treuer Pflichterfüllung ein wahrer Seemannsod zu Theil wurde, in der üblichen Weise. Nachdem dann noch über einige interne Sachen verhandelt war, wurde beschlossen, das diesjährige Weihnachtsfest des Vereins in der Woche zwischen Weihnacht und Neujahr, wenn möglich, am Mittwoch, den 29. d. Mts., zu feiern. Nach einer Ersatzwahl zum Verwaltungsrathe für ein Mitglied wurde dann die Versammlung geschlossen.

### Frachtenberichte.

#### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 15. December 1897.

Ausfrachten sind gegen die Vorwochen einen Schatten flauer. Salpeterfrachten sind für prompte sowie für spätere Abladungen gewichen. Getreidefrachten von Californien sind äusserst fest und selbst für spätere Sichten werden gute Raten bezahlt. Für Getreide ab Rosario wird ungefähr 20/— notirt, doch herrscht unglaublich wenig Nachfrage für Räumte. Pitchpine-Frachten halten sich, es wurde ein Schiff von 1100 T.-R.

in den letzten Tagen von Pensacola nach Bremen geschlossen zu 98/9. Uebrige Heimfrachten sind unverändert und zeigt der Frachtenmarkt ein freundliches Bild. Mit Nachstehendem einige Geschäfte der Vorwoche:

„Holyrood“, Cardiff/Mauritius, 16/6, Kohlen,  
„Tana“, New - Orleans/Ostsee, 5/16 d per lb. Baumwolle,  
+ 5% Primago,  
„Oberon“, Salpeterplatz/Europa, 27/6 ./. 1/2 direkt,  
„Ecclefechan“, San Francisco/ U. K. H. A. D. 35/— ./. 1/2 direkt,  
„Kate B. Thomas“, „ „ „ 35/— ./. 1/2 „  
„Jordan Hill“, Portland (O.) oder Tacoma/ U. K. H. A. D.  
43/9 opt. St. Nazaire 45/—,  
„Closeburn“, Newcastle N. S. W. — Salaverry 18/6, Kohlen,  
„Mowhan“, Barry — Port Pirie 27/6, Coke.

#### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 3. Dezember 1897.

Wie schon in unserem letzten Bericht angedeutet wurde, hat die Nachfrage nach Räumte ganz erheblich abgenommen und gegenwärtig ist das Angebot solcher Schiffe entschieden grösser als der Bedarf. Die Rate für mittelgrosse Dampfer mit prompter Beladung ist auf 4s zurückgegangen, mit ein Rückcharter des Bootes in Baltimore oder Virginia zu laden für 3s 9d, und diese Notirung ist die höchste für Januar, 3s 6d und 3s 7 1/2 d für Februar, für März und spätere Monate ist keine schätzbare Nachfrage vorhanden. Nach grösseren Booten nach ausgesuchten Häfen herrscht verhältnissmässig besserer Bedarf, die Raten für diese während Dezember sind 3s 6d, während Januar und Februar 3s 1 1/2 d und 3s 3d je nach den Häfen. — Dertli-Frachten bleiben für reguläre Boote während dieses Monats beständig. Die Nachfrage nach Baumwollräumte, sowohl zum Golf wie von den Atlantischen Baumwollhäfen ist fortgesetzt für Dezember und Anfang Januar eine lebhaft, jedoch nur geringer Bedarf bleibt für spätere Zeit. Das Kistenöl-Geschäft für den fernen Osten, in letzter Zeit wegen Mangel an Tins etwas zurückgegangen, hat wieder die gewöhnliche Lebhaftigkeit und voraussichtlich für längere Zeit; wir erwarten eine Wiederbelebung der Bauholzverschiffungen in nächster Zukunft. — Das Geschäft in Segelschiffsräumte ist sehr leicht geblieben, Raten zeigen keine merkliche Aenderung. In Kistenöl nach dem fernen Osten ist nichts unternommen, theilweise des geringen Angebots halber, theilweise in Folge der Schwierigkeit prompte Ablieferung zu erreichen. Barrelöl-Frachten nach Europa sind selten und auf die Platzräume beschränkt. — Stückgut-Frachten nach den Kolonien halten sich auf der Höhe, jedoch können nur wenige neue Abschlüsse berichtet werden, dasselbe ist über Sumterfrachten vom Golf nach Süd-Amerika und von Abschlüssen in naval stores zu sagen.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 1/2 d.	20/	15/	15/
London, Dpfr.	5/	25/	20/	15/
Glasgow, Dpfr.	5d.	22/6	17/6	15/
Bristol	4 1/4	22/6	17/6	17/6
Hull	5 1/2 d.	22/6	17/6	15/
Leith	5 1/4 d.	25/	18/9	17/6
Newcastle	5 1/2 d.	22/6	17/6	15/17/6
Hamburg	75 s	1.05 mk.	20 cents.	60 mk.
Rotterdam	10 1/2 alle.	27 1/2 cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	10 1/2 alle.	27 1/4 cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	4/9	27/6	22/6	25/
Bordeaux	3/9	32 1/2 cents.	25c.	\$ 8.
Antwerpen	5d.	22/6	17/6	17/6a20/
Bremen	65 s	24c.	20c.	12c.
Marseille	3/9a4	30/	22/6	22/6a27/6



Baumwolle, gepresst: Liverpool 31 — Hamburg 5-32d.  
 — Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d.  
 — Antwerpen 11-64d. — Bremen 35c. — Marseille 1 d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O. N. Y.	Balt. U. K.	Direct. Continent. U. K.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	4	4	3 7 1/2	3 9 4 1 1/2
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/3a2/10 1/2	..... 25c.
	Hongkong.	Java.	Calcutta.	Japan.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19c.	18 1/2 c.	22c.

## Büchersaal.

**A. T. Mahan, Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte. 1783—1812.** Die Zeit der französischen Revolution und des Kaiserreichs. Auf Veranlassung des Kaiserlichen Ober-Kommandos der Marine übersetzt von **Batsch**, Vice-Admiral à la suite des Seesoffizierkorps der Kaiserlichen Marine. **E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW 12, Kochstrasse 68—71. Erste Lieferung. 80 Pf.**

Die breiten Schichten unseres Volkes beginnen sich mit den grossen internationalen Fragen der See- und Landmacht, den Wechselwirkungen zwischen politischer und wirtschaftlicher Blüthe mehr und mehr zu beschäftigen. Hierzu bietet ein Werk neue Gesichtspunkte, das zum ersten Male und auf Grund sorgsamster Forschung den Einfluss nachweist, den die Macht zur See auf die Geschichte der Völker jederzeit geübt hat, derart, dass Staaten, die sie entbehrten, im Wettstreit stets unterlegen sind. Diesen wichtigen Nachweis von der Bedeutung der Marine bringt das Werk des amerikanischen Kapitäns Mahan: „Der Einfluss der Seemacht auf die Geschichte.“ Seine Untersuchungen haben geradezu einer neuen Auffassung über wichtige Fragen der Seekriegskunst Geltung verschafft; weltgeschichtliche Ereignisse erscheinen in einem bisher unbe-

achteten Zusammenhange, indem überall gleichmässig die Kriegsführung zu Lande und zur See in ihrem Verlaufe und politischen Werthe gewürdigt wird. Historiker, Wirtschaftshistoriker, Politiker und Volkswirthe schöpfen daher aus Mahans Werk neue Belehrung. Eine deutsche Uebersetzung, welche jetzt im Verlage der Königlichen Hofbuchhandlung von **E. S. Mittler & Sohn** in Berlin zu erscheinen beginnt, dürfte daher gerechtfertigt sein. Man war gerade in Deutschland gewohnt, die grossen welthistorischen Vorgänge der letzten Jahrhunderte nur zu betrachten, insofern Deutschland dabei unmittelbar in Frage kam; entlegene Vorgänge, die in ihren Folgen mindestens ebenso entscheidend für die Entwicklung im Vaterlande waren, blieben leicht ausser Acht; so ist z. B. der Seekampf um das koloniale Weltreich im 17. und 18. Jahrhundert mit seinem Gipfelpunkt in Napoleons Kontinentalsperre uns nur wenig bekannt. Es ist zu hoffen, dass das Mahan'sche Buch in weitesten Kreisen diesem Mangel abhelfen und dazu beitragen wird, dem deutschen Leser wesentliche Gesichtspunkte bei der Beurtheilung moderner Probleme näher zu rücken. Ein diesem Werke vorangegangenes Buch desselben Verfassers, in dem er den Einfluss der Seemacht in den Zeiten nach dem 30jährigen Kriege und insbesondere während des spanischen Erbfolgekriegs und des siebenjährigen Kriegs nachweist, ferner den Zusammenhang der welthistorischen Ereignisse vom Ausgang der englischen Revolution bis zum nordamerikanischen Freiheitskriege entrollt, erscheint bereits in zweiter deutscher Auflage und ist zum Preise von M. 10 zu beziehen; das neue, diese Darstellung fortsetzende Werk, das die grosse weltgeschichtliche Krisis der französischen Revolutionszeit von 1783 bis zum Verfall der Napoleonischen Herrschaft im Jahre 1812 behandelt, gelangt jetzt in 12 Lieferungen zum Gesamtpreise von M. 10 zur Ausgabe. Die vorliegende erste Lieferung bietet ausser der Einleitung eine Uebersicht der Ereignisse in Europa für die Zeit von 1783 bis 1793 und eine Schilderung der Flotten im Jahre 1793. — Das reichhaltige Werk verdient mithin nicht nur in seemannischen oder militärischen Fachkreisen, sondern seiner Ergebnisse wegen von allen Gebildeten, die an den grossen Fragen unserer Zeit Theil nehmen und ihr Urtheil über sie bereichern wollen, beachtet zu werden.

## Emil G. v. Höveling,

HAMBURG, Steinhöft 13, pt. hinten.

### Patentfarbe

### für Schiffsböden und Eisenwerk.

Lackfarben, Farben in Oel, Patent-Bleimennige.

**Fabriken: Hamburg—Kl. Grasbrook (Freihafen).**

**Hamburg—Wilhelmsburg (Zollgebiet).**

Vertretungen und Lager in Bremerhaven, Eilsfleth, Flensburg, Stettin, Kopenhagen, Rotterdam, Antwerpen, Dänkirchen, Genua etc.

In England unter der Firma **British Antifouling Composition and Paint Company Ltd. 32 Great St. Helen's, London E. C.**

Fabrik in **Barking** bei London.

Vertretungen und Lager in Liverpool, Cardiff, Belfast, Glasgow, Newcastle, Hull, Southampton, Newyork, Rio, Montevideo, Valparaiso, Vancouver, Yokohama, Hiogo, Hongkong, Calcutta, Bombay, Singapore, Adelaide, Melbourne, Sidney etc.

**J. Rentel's Verlag (Hermann Hofer) in Berlin.**

SW., Königgrätzerstrasse 65.

In obigen Verlag ist übergegangen:

## Praktisches Lehrbuch

für junge Seeleute

der Kriegs- und Kauffahrtei-Marine.

Herausgegeben von

**Otto Hildebrandt,**

Oberbootsmann in der Kaiserlich deutschen Marine a. D.,  
 Geheimer expedirender Secretär a. D. und Kaiserlicher Kanzlei-Rath.

Fünfte, vollständig umgearbeitete und verbesserte Auflage.

Mit 10 lithographirten Tafeln.

Preis gebunden Mk. 8. —, brosch. Mk. 7. —.

Durch alle Buchhandlungen zu beziehen!

## Tabellen

zur

### Bestimmung der Breite

von **H. Brunswig.**

Preis gebunden Mk. 3. —.

In Fällen, wo es darauf ankommt, die Position des Schiffes rasch zu bestimmen, sind diese Tafeln unentbehrlich.

## Eckardt & Messtorff

Verlagsbuchhandlung

HAMBURG, Steinhöft 1.

## Mackens & Edelman

Segelmacher

Steinhöft PL 12, Speicher 1, 3. Boden

**HAMBURG.**

Telephon: Amt II, No. 6208.

### Handlung und Vermiethung von Flaggen,

Anfertigung von Segeln, Markisen,  
 Persennigen und Flaggen.

Specialität: **Heck- u. Stevensender  
 für Schleppdampfer.**

Fabrik und Lager von Schwimmwesten,  
 gefüllt mit Kork und Rennthierhaaren.

# GÄTH & PEINE, Gr. Reichenstr. 1 (am Fischmarkt) HAMBURG,

Fernsprecher  
Amt I. No. 1867.

1. Preis: Hamburg 1876.

En gros — **Flaggenfabrik** — Export

1. Preis: Hamburg 1889.

Anfertigung von gestickten Fahnen, Bannern, Firmen- und Wappen-Flaggen aller Länder. Consulatschilder. Engros-Lager von Flaggentuch. **Segeltuch**, roh, gefärbt und neuverwebt, klein präpariert, jeglicher Art. Fabrik und Verleihung von Theer-Persennigen und chemisch wasserdicht präparierten Wagenplanen und Decken.

## Ahlmann & Boysen Hamburg, Grimm 21.

### Praeservirte Butter

in Blechdosen und Fässern für **Schiffsbedarf** und **Export**  
nach allen tropischen Ländern.

Vielfach prämiirt.

Bremen. Hamburg. Berlin. München. Bremen.  
Silber. Erste. Silber. Gold. Silber.

## Ritter's Original-Patent automatischer Dampfschmierapparat.

D. R. P.

Anerkannt vollkommenster Apparat.

D. R. P.

Enorme Oelersparnisse.

**Viele Tausende im Betriebe** bei der Kaiserl. Marine, den Königl. Werkstätten, sowie den bedeutendsten Dampfschiffahrtsgesellschaften, Werften, Dampfmaschinenfabriken, Berg- und Hüttenwerken etc. Genaueste Regulirung und bei höchster Tourenzahl absolut sicher und geräuschlos arbeitend. Elegante und sorgfältige Ausführung. Keine zerbrechlichen Theile. Auf Wunsch zur Probe.

Prosp. franco. Wiederverkäufern Rabatt.

W. RITTER, Maschinen-Fabrik, ALTONA

Für Einzylindermaschinen.

Etabliert 1848.

Für Zwillingsmaschinen.

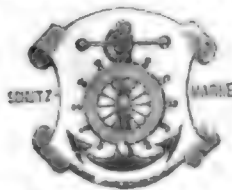


Eingetr. Muster

## J. G. Hindrichson Ww. & Co.

gegründet Bremerhaven 1847

## Farben-Fabrik



Specialität:

## Heitmann's Composition.

Schutzanstrich für Schiffsböden gegen Rost.

Anwuchs von Gras und Muscheln

unübertroffen.

Sämmtliche Farben in Oel angerieben für Schiffsbedarf.  
Empfehlungen durch erste Dampfschiffahrtsgesellschaften.

## Th. Höeg, Steinhöft 3, HAMBURG.

Höeg's Anti Corrosive Composition

Höeg's Anti Fouling Composition

Höeg's Boot Topping Farbe

Höeg's Patent Mennige

sind die Besten und im Gebrauch die Billigsten.

Vertretungen und Läger in allen grösseren Hafenplätzen der Welt.

In unserem Verlage ist erschienen:

## Azimuth-Tabellen,

enthaltend die

wahren Richtungen der Sonne für  
Intervalle von 10 Zeitminuten zwischen  
den Breitenparallelen von 70° Nord  
bis 70° Süd,

berechnet von

**JULIUS EBSSEN.**

Königlicher Navigationslehrer.

In Ganzleinen gebd. Mark 7,50.

Das jetzt waren unsere Schiffsführer bei Bestimmung der Ablenkung ihrer Kompassse auf die französischen Azimuth-Tabellen von Labrosse und auf die englischen von Burdwood und Davis angewiesen. Diese sind aber bedeutend umfangreicher, da sie auch noch anderen Zwecken dienen und entsprechend viel theurer. Obige Tabellen sind nun wesentlich einfacher, dabei aber vollständig genügend für den praktischen Gebrauch und viel billiger im Preise.

**Eckardt & Messtorff,**  
HAMBURG, Steinhöft 1.

## Schiffs- und Reise- Apotheken.



Apotheker

**G. F. ULEX,**

Hamburg, Stubbenhuk.

**H. W. Silomon,** Buch- u. Kunst-  
Handlung, Bremen, Obernstrasse 26.  
empfiehlt sich zur prompten Lieferung  
von Zeitschriften und Büchern nach allen  
überseeischen Plätzen.

# HANSA

## Deutsche nautische Zeitschrift.

Verantwortl. Redakteur: R. Landerer. — Verlag von Eckardt & Messtorff in Hamburg.

### Erscheinungsweise.

Die „Hansa“, Deutsche nautische Zeitschrift, erscheint jeden Sonnabend.

### Bestellungen.

Alle Buchhandlungen, Postämter und Zeitungs-Expeditionen des In- und Auslandes, sowie die Verlagshandlung nehmen Bestellungen entgegen. Vertretung in Bremen: H. W. Silomon's Buchhandlung.

Alle Correspondenzen für die Redaktion sind zu richten an Capitän R. Landerer, Hamburg, Steinhöft 1.

Geldsendungen und Expeditionsangelegenheiten an die Verlagshandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg, Steinhöft 1.



### Preis.

Im Buchhandel vierteljährlich 4 Mark, im deutsch-österreichischen Postverkehr 4 Mark 75 Pfg., im Weltpostverein 5 Mark 50 Pfg.

Einzelne Nummern à 50 Pfg.

### Anzeigen.

Für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum werden 40 Pfg. berechnet.

Annahme: Durch die Verlagshandlung, sowie die Annoncen-Expeditionen. In Bremen durch die Buchhandlung von H. W. Silomon. Erstere ertheilt auch Auskunft über Beilagen u. s. w.

Frühere Jahrgänge (1864 u. ff.) und Nummern der „Hansa“ werden, soweit vorhanden, zu ermässigten Preisen abgegeben.

1897 No. 52.

Hamburg, den 25. December.

XXXIV. Jahrgang.

Inhalt: Auf dem Ausguck. — Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts. — Die Geschwindigkeit von Kriegsschiffen. — Seemannsentscheidungen. — Vermischtes. — Kleine Mittheilungen. — Vereinsnachrichten. — Frachtenberichte. — Büchersaal.

Beim Schluss des Jahrganges machen wir unsere geehrten Abonnenten darauf aufmerksam, dass wir die unverweigerte Annahme der ersten Nummer des Jahrganges 1898 als Fortsetzung ihres Abonnements ansehen.

### Die Verlagshandlung.

#### Auf dem Ausguck.

In einem Vortrag über „Bestand, Ziele und Hindernisse der deutschen Seemannsmission“, den Herr Pastor Oelkers auf dem 29. Kongress für innere Mission in Bremen gehalten hat und der nunmehr gedruckt als Theil des Berichts der Verhandlungen vorliegt, hat sich der Vortragende in äusserst einsichtsvoller und bemerkenswerther Weise über das Heuerbaaswesen ausgesprochen. Das Heuerbaaswesen, wie es heute besteht, ist kostspielig, zwingt zum Wirthshausbesuch, verleitet zu leichtsinnigem Leben, hindert die Auswahl nach der beruflichen Tüchtigkeit. Am schlimmsten ist es in den grossen Häfen; in den kleinen Häfen ist Kontrolle möglich, daher die Gefahr geringer. Gleichwohl ist der Heuerbaas bei der Hast des modernen Verkehrs nicht zu entbehren. Ein Verbot der Heuerbaase, wie in England, würde hier wie dort zu dem viel grösseren Uebel heimlicher Vermittlung führen. Gerade hier ist nicht zu vergessen, dass die schlimmsten Missstände eben so sehr dem

Leichtsinn der Seeloute wie den Heuerbaasen zur Last fallen. Unser Ziel muss sein, eine gerechte, unparteiische Heuervermittlung ausserhalb des Wirthshauses. Dies wird erreicht durch Heuerbureaux grosser Rhedereien (Norddeutscher Lloyd, Hamburger Packetfahrt A.-G.), durch Anstellung eigener Heuerbaase für eine Gruppe kleinerer Rheder (Fischereihafen Geestemünde, Seemannshaus Hamburg) oder durch Begünstigung anständiger, Ausschlössung schlechter Heuerbaase seitens der Seemannsheime. Wünschenswerth hielt Pastor Oelkers die Einschränkung des Vorschusswesens. Die Rhedereien sollten nur ausnahmsweise und in Nothfällen Vorschüsse bezahlen. Hier liegt gewiss der Hebel, an den zuerst angelegt werden muss. Vorschüsse sind, wirthschaftlich betrachtet, durchaus nicht so nothwendig, wie sie allgemein dargestellt werden. Man sagt, dass dem Seemann durch diese Einrichtung die Möglichkeit erhalten werden müsse, eine der Reise, für die er sich verheuert, entsprechende Ausrüstung zu beschaffen. In Wirklichkeit ist der Vorschuss aber nur das Mittel um den Seemann in die Hand des Heuerbaases zu bringen und ihn kurre zu machen. Man pumpt auf die Aussicht hin, sich am Vorschuss schadlos zu halten, setzt dabei ein schlechtes Getränk für hohe Preise ab und hat dazu noch den Vortheil, sich den Seemann bei der Verheuerung zu sichern und ihn zu einem willenlosen Werkzeug in der Hand der Stellenvermittler zu machen. Dass der Heuerbaas selbst keine Wirthschaft halten darf, ändert



an der Sache nicht viel. Er findet ja leicht einen Wirth, der mit ihm die Sache a conto meta betreibt. Wenn die Seemannsvereine wirklich etwas für ihren Stand thun wollen, so sollten sie vor Allem die Abschaffung der Vorschüsse erstreben.

Der ziemlich bedeutende Fischhandel, welcher von Dänemark aus nach England stattfindet, hat die dänische Regierung veranlasst, einen Fischerei-Agenten in England anzustellen, um dort die Interessen der dänischen Fischlieferanten zu wahren. Herr Sölling, dem dieses Amt übertragen ist, unternahm nun vor Kurzem eine Reise durch Dänemark, um an allen grösseren Fischereiortern seine Erfahrungen in der Fischereibranche vorzutragen und den Fischern mit Rath beizustehen. Als besonders interessant erwähnen wir aus seinem in Harboøre gehaltenen Vortrage, dass der dänische Aalexport nach England sich im laufenden Jahre bis Ende November bereits auf über 1 Million Pfund belief, gegen 600,000 Pfund im ganzen Jahre 1896. Der Hauptimport dänischer Fische geht über London; Kapitän Sölling rieth aber, auch Grimsby zu benutzen. In den letzten 10 Jahren hat sich der dänische Fischhandel nach England mehr wie verdoppelt und bezifferte sich 1896 auf 673,000 Kronen. Immerhin ist er verschwindend klein verglichen mit den Erträgen, welche die Engländer selbst aus dem Meere ziehen. So fingen sie im Jahre 1896 für ca. 150 Millionen Mark gegen ca. 115 Millionen Mark im Jahre 1888. Man kann also, was die Ausbeute angeht, nicht sagen, dass die Fischerei in der Nordsee zurückgegangen ist. Die englische Fisch-Dampferflotte zählte Ende 1896 900 Dampfer im Durchschnittswerth von je 100,000 Mark und im Ganzen beschäftigt die englische Fischerei ca. 200,000 Menschen. Meist wird dort drüben die Seefischerei von grossen Aktien-Gesellschaften betrieben, die geübte Leute im Dienst haben. Die Dampfer bleiben im Winter sechs, im Sommer zehn Wochen hinter einander auf See und besondere Jagerschiffe holen täglich den Fang von ihnen ab.

In Grossbritannien zeigt sich seit geraumer Zeit eine lebhafte Agitation unter den Schiffahrtsinteressenten für die Beseitigung der sehr erheblichen Leuchtfeuerabgaben. Man macht geltend, dass die zur Befuerung der Küsten gemachten Aufwendungen nicht allein der Schiffahrt zu Gute kommen, sondern im weiteren Sinne der ganzen Bevölkerung, den Konsumenten und der nationalen Arbeit, daher sei es auch gerechtfertigt, diese Last auf breitere Schultern zu vertheilen. Die Forderung der Beseitigung der Leuchtfeuerabgaben stützt sich aber weiter auf die Thatsache, dass ihr Ertrag weit grösser, als zur Bestreitung der Kosten erforderlich ist. Der Ueberschuss findet für Zwecke

Verwendung, die zur Handelsschiffahrt in keiner Beziehung stehen. Es werden daraus bestritten die Kosten der Vermessung der Kriegsschiffe, für Inspektion der Dampfkessel am Lande und für Repatriation der Seeleute unter den Bestimmungen der Merchant Shipping Act. Die Frage, ob der Schiffsrheder von der Beseitigung der Hafenabgaben Nutzen ziehen würde, ist freilich streitig. Bei der scharfen Konkurrenz, die im Schiffahrtsgewerbe besteht, ist es sehr wahrscheinlich, dass die Ersparniss in den Abgaben gar bald durch einen entsprechenden Werth der Frachten ausgeglichen wird. Es wird nicht anders sein, als mit den durch Vervollkommen der Technik erzielten Herabminderungen der Betriebskosten der Schiffe. Sie sind nicht dem Rheder, sondern in letzter Linie den Konsumenten zu Gute gekommen und denselben Weg wird voraussichtlich auch die Ersparniss gehen, die man sich von der Aufhebung der Leuchtfeuerabgaben verspricht.

Die Gegend am Clyde hat ihren Ruf als grösstes Schiffbaucentrum Grossbritanniens und auch der ganzen Welt nunmehr an andere Distrikte abtreten müssen. Belfast und die Nordostküste haben den Schiffbau am Clyde bei Weitem überflügelt und namentlich hat am ersteren Platze die Firma Harland & Wolff einen Record in Bezug auf fertiggestellte Räume geschaffen, der von anderen Konkurrenten auch nicht annähernd erreicht wird. Was auf der genannten Werft in diesem Jahre an Schiffen fertiggestellt ist, beläuft sich auf 84,240 Tons, das Höchste was wohl jemals von einer einzigen Werft im Laufe eines Jahres zur Ablieferung gebracht wurde. Das ist eine Flotte, die grösser ist, als sie mancher Schiffahrtsstaat zweiter Ordnung aufzuweisen vermag. Neben Harland & Wolff behauptet die Typenwerft Swan & Hunter den zweiten Platz mit 48,570 Tons. Die englischen und schottischen Werften sind allerdings durch den lang andauernden Strike der Maschinenbauer in ihrer Thätigkeit beeinträchtigt worden, während die Belfaster Firma darunter nicht zu leiden hatte.

Der französischen Kammer soll demnächst ein Gesetzentwurf zugehen, der die Gründung einer Unfallversicherung für die seemannische Bevölkerung vorsieht. Die Leiter der Versicherung werden zum weitaus grössten Theil auf die Arbeitnehmer der Seeleute fallen, deren Beitrag auf  $1\frac{1}{2}$  pCt. der Heuer bemessen werden soll, während die Arbeitgeber einen Gründungsfonds für die Kasse aufzubringen hätten. Die Verwaltung soll der Kontrolle des Marineministers unterstellt werden, ebenso wie dies z. Z. mit der sogenannten Invalidenkasse, die eigentlich richtiger als Alters- und Wittwenpensionskasse zu bezeichnen wäre, der Fall ist. Bei

Unfällen sollen je nach der Art und dem Grade der Invalidität entweder lebenslängliche Pensionen oder temporäre Unterstützungen an die Seeleute ausbezahlt werden.

Wir bringen unseren Lesern eine in Nr. 38 der Zeitschrift veröffentlichte Notiz in Erinnerung, in der die Hilfeleistung des deutschen Bergungsdampfers „Newa“ und des schwedischen „Hermes“ dem durch Kollision stark beschädigten und im Sinken begriffenen Passagierdampfer „Glengyle“, kurz erwähnt wurde. Die Kollision fand in geringer Entfernung von Gibraltar, angesichts eines grossen vor Anker liegenden britischen Geschwaders statt; die von der „Glengyle“, in Gestalt von Raketen und Kanonenschüssen ausgehenden Nothsignale fanden bei den um eine Seemeile weiter von der Kollisionsstelle entfernter liegenden Bergungsdampfern sofort Beachtung, worauf die nothwendigen Schritte eingeleitet wurden. Durch das energische und schnelle Eingreifen der Bergungsdampfer ist nicht nur Eigenthum von grossem Werthe gerettet, sondern auch kostbare Menschenleben. Das in Schiffahrtskreisen am meisten gelesene englische Blatt, die „Shipping Gazette“, hat dieser Angelegenheit einen längeren Leitartikel gewidmet, in dem der den Bergungsdampfern zugesprochene hohe Bergelohn im Betrage von 19,000 £ erwähnt ist. Beim Lesen des Aufsatzes empfängt man den Eindruck, als wenn es nicht in der Absicht des Schreibers lag die Bergungsangelegenheit zu schildern, vielmehr schien es ihm darauf anzukommen, seinem Unmuth Worte zu leihen, dass der hohe Bergelohn in die Hände von Ausländern aus den Taschen einer englischen Versicherungs-Gesellschaft gewandert ist. Ganz unverständlich ist der Unmuth des englischen Journalisten nicht, denn das aus dem englischen Lande nach Deutschland und Schweden wandernde Geld wäre in der Heimath geblieben, wenn der Kommandant des britischen Geschwaders Schritte zur Bergung der „Glengyle“ unternommen. Es heisst zwar in den „Times“ die vor Anker liegenden Kriegsschiffe seien ohne genügenden Dampf und daher nicht in der Lage gewesen, hilfebringend einzugreifen; diese Entschuldigung ist in Bezug auf den zweiten Punkt, soweit die Rettung von Menschenleben in Betracht kommt, nicht zutreffend, denn jedes Kriegsschiff, mit Booten der verschiedensten Art versehen, ist im Stande in verhältnissmässig kurzer Zeit von diesem Gebrauch zu machen. An Bord der Kriegsschiffe wurden aber weder die Boote in Bereitschaft gesetzt noch sonst irgend welche Notiz von den Nothsignalen des schwer beschädigten Dampfers genommen. Dass eine derartige Gleichgültigkeit gegen hilfesusuchende Menschen an Bord der englischen Staatsschiffe stattfinden konnte, trägt nicht dazu bei, die in letzter Zeit so

häufig hervorgehobene Tüchtigkeit des englischen Marinepersonals besonders zu beweisen.

Als vor einigen Jahren die belgische Regierung eine stark subventionirte Post- und Passagierdampferlinie zwischen Ostende und Dover ins Leben rief, verursachte dieses Vorgehen eine Beschwerde englischer Rheder an ihr Auswärtiges Amt. Es kam zu einem Verständniss zwischen den Regierungen beider Länder; Belgien verpflichtete sich, auf Frachtdampferverbindungen zwischen seinen und englischen Häfen zu verzichten. Der angeblichen Verpflichtung ist der belgische Staat bis zur Mitte dieses Jahres nachgekommen; im August jedoch begann eine belgische Linie zwischen Tilbury und Dover zwecks Beförderung und Austausch von Kaufmannsgütern zwischen den Häfen beider Länder ihre Fahrten. Die in der Küstenfahrt interessirten englischen Rhedereien traten darauf abermals mit Beschwerden an ihre Regierung, weil der Kampf gegen den neuen Konkurrenten, in Folge ausserordentlich hoher, vom belgischen Staate ihm gewährter Subvention, ein ungleicher sei und weil wegen grosser Vergünstigung der Schiffe dieser Linie in Bezug auf Hafen- und Zollabgaben jeder Wettbewerb erfolglos für die 15. englischen, seit langen Jahren ausschliesslich den Küstenverkehr unterhaltenden Linien sei. Die englischen Rheder fordern nun entweder ähnliche Bevorzugungen ihrer Linien seitens der englischen Regierung oder die Einstellung der belgischen Linie. Wie verlautet, haben sich französische und holländische, in dieser Küstenfahrt ebenfalls interessirte Rheder, dem Gesuch der englischen Kollegen bei ihren Regierungen angeschlossen, weil die Schiffe der staatlichen belgischen Linie auch Häfen der nächsten Nachbarländer aufsuchen und dort anscheinend gute Geschäfte machen. Die Haupttriebfeder der allgemeinen Entrüstung ist wohl vorwiegend Neid, den man gegen den jungen Emporkömmling nicht unterdrücken kann.

Der im Jahre 1884 vom Kongress der Vereinigten Staaten zum Gesetz erhobene Entwurf, nach welchem Seeleuten Vorschussgelder nicht gegeben werden, hat nicht den Erfolg gehabt, welchen der Urheber des Gesetzes, Mr. Samuel Plim-soll erwartet hat. Ein seefertiges Schiff im amerikanischen Hafen, das wegen ungenügender Mannschaft seine Reise nicht antreten kann, ist keine seltene Erscheinung. Derartige, zum Schaden der Ladungsvershiffer und Empfänger, sich ergebende Vorgänge sind aber in letzter Zeit, besonders seit Klondyke der Pilgerort vieler Seeleute geworden, so häufig, dass das New-York Journal of Commerce, eine der grössten Zeitungen der Staaten, sich veranlasst sah, näher auf den Uebelstand einzugehen.

Es wird ein besonderer Fall hervorgehoben. Das amerikanische Schiff A. G. Ropes lag in San Francisco seebereit ohne Mannschaft. Niemand der dort anwesenden stellunglosen Seeleute zeigte Neigung ohne Vorschussgelder an Bord zu gehen, englische Schiffe wurden täglich mit neuen Mannschaften versehen. Die Ladung des Schiffes repräsentirte einen Werth von 130,000 s. Die New-Yorker Zeitung fragt nun: „Wer bezahlt den Ladungsinteressenten die verloren gegangene Zeit? Niemand. Folglich wird die Beschäftigung amerikanischer Schiffe immer geringer werden und auf die Schiffe fremder Nationen übergehen. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat die Pflicht, für eine Aenderung der Verhältnisse zu sorgen.“

### Entscheidungen des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Seerechts.

Mitgetheilt vom Reichsgerichtsrath Dr. Sievers.

3. Seeversicherung. A. S. V. B. § 133. Imaginärer Gewinn. Eine Verletzung der in § 133 der Allgemeinen See-Versicherungs-Bedingungen enthaltenen Vorschriften für die Feststellung und Ermittlung von Partial-Schäden an Gütern führt nur dann den Verlust des Entschädigungs-Anspruches herbei, wenn es sich um eine „wesentliche“ Verletzung handelt, d. h. wenn wichtige Interessen des Versicherten durch die Verletzung als gefährdet erscheinen. Ob das der Fall ist, lasse sich nicht im Voraus ein für alle mal bestimmen, sondern es lasse sich nur nach der Belegenheit des einzelnen Falles unter Beachtung des Zwecks der gegebenen Vorschriften feststellen. Hier war von der vorgeschriebenen Auction beschädigter Güter bei 2 Reisewagen und 2 Equipagen, die beschädigt in Guatemala angelangt waren, Abstand genommen; der Versicherte hatte die Fuhrwerke gegen den Betrag, für welchen sie in der ordnungsmässig aufgenommenen Taxe im beschädigten Zustande geschätzt worden waren, übernommen. Im Beweisverfahren war festgestellt, dass sich bei einer Auction der Fuhrwerke in Guatemala jedenfalls nur ein geringerer Preis ergeben haben würde. Das Oberlandesgericht hatte deswegen angenommen, dass das Verfahren unpräjudicial für den Versicherten sei. Revision verworfen.

Es war unaufgeklärt geblieben, ob die Fuhrwerke zum Weiterverkauf oder zur eigenen Benutzung seitens des Versicherten nach Guatemala importirt waren. Der Hamburger Einkaufs-Commissionär hatte die Versicherung auf seine Abonnements-Police declarirt, die als Grundlage des Versicherungswerthes den Facturabetrag „zuzüglich imaginären Gewinns gleichviel wie hoch, jedoch 25% nicht übersteigend“ bezeichnete und die Declaration des imaginären Gewinns obligatorisch

machte. Die Versicherungsgesellschaft machte geltend, dass es für die Versicherung des imaginären Gewinns an einem versicherbarem Interesse fehle, wenn die Wagen zum eigenen Gebrauche bestimmt gewesen seien. Der Einwand wurde verworfen. „Zugegeben ist nur, dass sowohl das H. G. B. wie die A. S. V. B. in ihren Bestimmungen über die Versicherung des imaginären Gewinns von dem durch eine Wiederveräußerung am Bestimmungsplatze zu erzielenden Gewinne als von dem Regelfalle ausgehen. Ein versicherbares Interesse ist vorhanden, wenn und insoweit nach vernünftiger kaufmännischer Berechnung beim glücklichen Verlaufe der Reise auf einen Gewinn aus den Gütern gerechnet werden kann. Dass schon Anstalten zur thatsächlichen Sicherung dieses Gewinnes getroffen seien, wird nicht gefordert, wie es denn auch dem Versicherer nicht frei steht, sich durch die Darlegung, dass die thatsächliche Entwicklung der Conjunctur den erhofften Gewinn auch bei glücklichem Verlaufe der Reise unmöglich gemacht haben würde, von seiner Ersatzpflicht zu befreien. Es handelt sich daher um die Sicherung der Werthsteigerung der Güter, die von dem Transporte erwartet wird. Ist die Annahme einer derartigen Werthsteigerung überhaupt durch die objectiven Verhältnisse gerechtfertigt — und dass das hier der Fall ist, ist nicht streitig — so lässt sich auch nicht leugnen, dass an der Sicherung dieser Werthsteigerung vor den Gefahren der Seereise ebenso wohl ein Interesse hat, wer die Güter in seiner Privatwirthschaft benutzen will, als wer sie zu veräußern beabsichtigt.“

Entscheidung des 1. Civil-Senats vom 20. October 1897 in Sachen Hanseatischer Lloyd gegen Steffens. Rep. 1. 195/97.

4. Seemannsordnung. Verproviantirung des Schiffs. Nach § 97 der Seemannsordnung soll der Schiffer, „welcher seine Verpflichtung für die gehörige Verproviantirung des Schiffes zu sorgen, vorsätzlich nicht erfüllt“ mit Gefängniss bestraft werden. „Hat der Schiffer die Erfüllung der Verpflichtung fahrlässiger Weise unterlassen, so ist, wenn in Folge dessen der Schiffsmannschaft die gebührende Kost nicht gewährt werden kann auf Geldstrafe bis zu 200 Thaler oder Gefängniss bis zu einem Jahre zu erkennen.“ Auf Grund dieser letzteren Bestimmung hatte das Landgericht zu Hamburg einen Schiffskapitän mit Strafe belegt, gegen den folgendes festgestellt war. Der Kapitän hatte, bevor er im Juli 1895 mit dem von ihm geführten Schiffe eine Reise nach Südamerika von Hamburg aus antrat, einen nach Maassgabe der Personenzahl der Schiffsmannschaft und einiger Passagiere, sowie der voraussichtlichen Dauer der Reise an sich völlig ausreichenden Vorrath guten Trinkwassers in das Schiff eingenom-



men. Demnächst war aber dieser Vorrath auf der Reise in Folge von Wasservergeudung, die durch den Mangel einer Kontrolle des Wasserverbrauchs ermöglicht war, vorzeitig erschöpft worden. Ehe sich im weiteren Verlaufe der Reise eine Gelegenheit zur Erneuerung des Trinkwassers fand, hat der Angeklagte unfiltrirtes und ungekochtes Elbwasser, welches theils als Ballast, theils zur Speisung der Maschinen vor der Ausreise ins Schiff eingenommen war, der Schiffsmannschaft und den Passagieren zum Genusse verabfolgt. Das Landgericht ging von der Rechtsansicht aus, dass die im § 97 der Seemannsordnung vorausgesetzte Verpflichtung des Schiffers, „für die gehörige Verproviantirung des Schiffs zu sorgen,“ nicht lediglich die Beschaffung ausreichenden Proviantes vor dem Antritte der Reise, sondern darüber hinaus auch die während der Reise zu bethätigende Fürsorge für jeweiliges Vorhandensein gehörigen Proviantes zum Gegenstande habe. Diese Verpflichtung habe der Angeklagte fahrlässiger Weise verabsäumt, indem er keine Vorkehrungen getroffen habe, „welche ihm gewährleistet, dass der Vorrath von Trinkwasser auch für die Reise wirklich ausreiche,“ und indem er, „einmal in die Lage versetzt, anderes Wasser verabreichen zu müssen, das Elbwasser unfiltrirt und ungekocht geniessen liess“. Das Reichsgericht hat dieses Urtheil aufgehoben und den Kapitän freigesprochen. Die Entstehungsgeschichte des § 97 der Seemannsordnung stelle es ausser Zweifel, dass ausschliesslich die Nicht-Erfüllung der durch Art. 480 des Handelsgesetzbuchs vorgesehenen Verproviantirungspflicht des Schiffers unter Strafe gestellt werden sollte. Die letztgedachte Bestimmung aber laute, soweit sie hier in Betracht komme: „Der Schiffer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen, dass das Schiff . . . gehörig . . . verproviantirt ist.“ Auf eine nach Antritt der Reise erfolgende Nicht-Bethätigung der pflichtmässigen Fürsorge des Schiffers für gehöriges Verproviantirtbleiben des Schiffes könne die Strafbestimmung daher nicht ausgedehnt werden.

Entscheidung des 3. Straf-Senats vom 22. Nov. 1897 in Sachen wider Danielsen, Rep. 3534/97.

5. Frachtvorschuss. Indirecter Collisionsschaden. Der Beklagte hatte die Rostocker Bark „Carla Bauer“ von deren Rheder für eine Reise von Hamburg nach Santos gegen die vereinbarte Fracht von £ 1225 gechartert. Die Chartepartie enthielt die Klausel: „On clearing at Hamburg the captain has to receive an advance of not exceeding £ 600 on account of the freight, less 6% for interets and insurance.“

Dieser Vereinbarung gemäss hatte der Beklagte in Hamburg dem Kapitän der „Carla Bauer“ einen Frachtvorschuss von £ 600 abzüglich 6% gezahlt, und bei der Deklarirung der mit dem Schiffe ver-

sandten Güter auf seine laufende Seeversicherungs-Police den Betrag von £ 12 300 als „Frachtvorschuss an Kapitän Otto“ angemeldet. Die „Carla Bauer“ ist auf der Reise mit der Bark „Charlotte“ zusammengestossen und in England für den dieser verursachten Schaden für ersatzpflichtig erklärt. Bei Vertheilung des Schadens auf den Werth der „Carla Bauer“ im beschädigten Zustande und auf die Bruttofracht der Reise würden auf die gesammte Fracht £ 12 026,80 und dementsprechend auf den Frachtvorschuss £ 6 797,36 entfallen. Der Rheder verlangte vom Beklagten, dass dieser ihm die letztere Summe vergülte, weil der Beklagte nach der erwähnten Klausel der Chartepartie hinsichtlich des Frachtvorschusses das Seerisiko zu tragen habe. Die Klage ist für begründet erachtet. Wenn vereinbart sei, dass der Befrachter den von ihm vorzuschliessenden Theil der Fracht auf Kosten des Verfrachters unter Versicherung bringen dürfe, so liege darin eine die Regel des Art. 618 Abs. 1 des Handels-Gesetz-Buchs beseitigende Abrede: Der Vorschuss solle dem Verfrachter endgültig verbleiben und der Befrachter habe das Seerisiko des Frachtvorschusses zu tragen. Bringt aber der Befrachter den Frachtvorschuss unter Versicherung, so liege eine wahre Frachtversicherung vor, nicht etwa eine Güterversicherung oder die Versicherung einer Forderung, zu deren Deckung das der Seegefahr ausgesetzte Schiffsvermögen dient. Das Interesse des Befrachters an dieser Versicherung gründe sich eben darin, dass er für den Betrag des Vorschusses dem Verfrachter das Seerisiko vertragsmässig abgenommen habe. Nach deutschem Rechte aber trage der Versicherer auch die Gefahr des Zusammenstosses von Schiffen ohne Unterschied des directen und des indirecten Collisionsschadens und zwar jeder Versicherer, also sowohl der Kasko-Versicherer, als auch der Frachtversicherer. (II. G. B. Art. 824 Abs. 2 No. 7; A. S. V. B. § 69). Daraus folge, dass wer dem Rheder das Seerisiko der Fracht abnehme, ihm auch die Collisionsschaden abnehme, soweit sie auf der Fracht laste.

Entscheidung des I. Civil-Senats vom 6. Nov. 1897 in Sachen Budich-Schwefel gegen Bauer, Rep. I., 230/1897.

## Die Geschwindigkeit von Kriegsschiffen.

Bei der Antheilnahme und der Lebhaftigkeit, mit denen gegenwärtig Alles, was mit der Kriegsmarine in Verbindung steht, besprochen wird, ist es gewiss nicht ohne Interesse, den in einer Flugschrift zum Ausdruck gebrachten Ansichten M. Normand's, des Erbauers der besten französischen Kriegsschiffe, seine Aufmerksamkeit zu schenken. Es mag hierbei gleich erwähnt werden, dass eine Uebersetzung der Broschüre in unserer Zeitschrift nur erfolgt, weil der Inhalt des Büchleins überall Sensation verbreitet hat, und bereits in die englische und norwegische Sprache übersetzt ist. Nämlich Normand nicht im öffentlichen Leben Frankreichs eine hervorragende Stellung ein und wäre er ferner nicht allein der Eigenthümer einer der

grössten Schiffsbauwerften Frankreichs, sondern, wie schon erwähnt, auch der erste Marinekonstrukteur, so müssten die Gedanken, welche im Kopfe des Franzosen entstanden und dann veröffentlicht sind, einfach als Auswuchs von Unverständniss nicht berücksichtigt werden. So haben wohl die Meisten gedacht, als sie die Broschüre lasen und später ihren Bekannten zur Einsicht empfahlen. Diese Maassnahme bestätigt die Ansicht, dass das von hoch stehenden und bekannten Personen geistig Erzeugte — mag sein Inhalt noch so paradox klingen — doch stets die Mitlebenden mehr oder weniger längere Zeit beschäftigen wird.

M. Normand behauptet, dass die gesteigerte Geschwindigkeit, welche Kriegsschiffbauer aller Länder bemüht sind, bei ihren Bauerzeugnissen hervorzubringen, eine vollständig überflüssige ist, ferner, dass bei dreiviertel aller französischen Kriegsschiffe, denn so gross ist die Anzahl der mit grösserer Geschwindigkeit ausgestatteten Schiffe, eine enorme Menge Geldes verschwendet ist, die hätte erspart werden können, wenn die Maschinenkraft der einzelnen Schiffe verringert wäre. Der Franzose führt für diese Behauptung folgende Beweisgründe an. Eine Seemacht, mit Ausnahme Englands, eine solche zweiten Ranges — muss bestrebt sein, mit dem vom Parlament für Kriegsschiffbauten bewilligte Summen ihre Flotte um eine möglichst grosse Anzahl von Schiffen zu bereichern. Der Schiffspark der französischen Marine würde heute, nach den oben angeführten Grundsätzen verfahren, mit den für die Vermehrung der Kriegsflotte verausgabten Summen um die Hälfte zahlreicher sein, wenn die grösste Fahrgeschwindigkeit der gepanzerten Schiffe statt 18 Seemeilen per Stunde 14 wäre. Die auf derartige Fahrt reduzierte Maschinenstärke beansprucht weniger Platz, der Raumgehalt des Schiffes könne verringert werden, die Wohnräume der Bemannung nicht wie heute über Deck, sondern innerhalb der gepanzerten Decke untergebracht werden — kurz gesagt, der Monitor-Typ, der die grösste Offensiv- und Defensivstärke mit dem relativ geringsten Raumgehalt vereinigt, ist dann wieder in Geltung. Bei Reduktion der Fahrgeschwindigkeit der Panzerschiffe auf 15 bis 16 Meilen ist man im Stande, ihre Anzahl zu verdoppeln und den Aktionsradius bedeutend zu erweitern. Im Vergleich zu Panzern anderer Länder würden dann die französischen bezüglich ihrer Geschwindigkeit im Nachtheil sein; diese Ungleichheit kann dadurch geregelt werden, dass die Schiffe immer paarweise ausgehen und auch zusammenbleiben. Welche Anforderungen werden an eine Panzerflotte im Falle eines Krieges gestellt? Welche Eigenschaften wünscht man bei einer solchen bewaffneten Seemacht hervorhebend zu erkennen? Die Beantwortung dieser Fragen unternimmt Herr Normand gleich selbst und sagt: Man fordert eine zeitweise Ueberlegenheit an einem bestimmten Orte und zu einer bestimmten Zeit. In zweiter Linie werden sich Panzer zum Schutze von Munitions- und Transportschiffen, zum Brechen einer Blokade und zum Angreifen eines Forts oder einer Festung bewähren müssen. — Sind zu derartigen Operationen schnelle Schiffe notwendig? Nein. Treffen sich zwei feindliche Geschwader in grosser Nähe, so wird ein Zusammenstoss unausbleiblich sein; es ist unter solchen Umständen für ein Geschwader unmöglich, sein Heil durch die Flucht zu erreichen, denn um dies zu bewirken, müsste ein sehr grosser Unterschied zwischen der Fahrgeschwindigkeit der Kriegsschiffe verschiedener Länder vorherrschen. Das ist aber nicht der Fall, denn die Panzerschiffe aller maritimen Nationen variiren in ihrer Geschwindigkeit nur um ein ganz Unbedeutendes. Herr Normand folgert weiter: Einem Geschwader müsste nun gestattet sein in See zu gehen, wenn seine Stärke es in den Stand setzt, ein Gefecht ohne Befürchtung aufnehmen zu können. Das Aussenden von Schiffen mit dem Befehle, ein Gefecht zu vermeiden, war der Ruin der französischen Flotte am Anfang des Jahrhunderts

und würde bei ähnlicher Taktik noch heute dasselbe Resultat zeitigen. — Was ich wünsche ist geringe Fahrt und eine grössere Anzahl von Schiffen. Selbst ein Kreuzer, hauptsächlich geschaffen, den Handel des Feindes durch Vernichtung seiner Handelschiffe lahm zu legen, bedarf nicht einer abnorm grossen Geschwindigkeit, denn das Aufbringen einiger Schnelldampfer wird gewiss nicht zur Beendigung des Krieges führen, viel eher aber das Kapern der grossen mit Ladung gefüllten Frachtschiffe, deren Geschwindigkeit kaum mehr als 14 Knoten beträgt. Nur Avisos und Hochsee-Torpedoboote als Begleitung eines Geschwaders, welches Operationen im Schutze der Nacht oder des Nebels unternimmt, ist es notwendig, mit grosser Fahrgeschwindigkeit auszustatten. Für alle anderen Schiffsgattungen der französischen Marine ist schnelle Fahrt überflüssig. Lässt man selbst die grossen Kosten ausser Betracht, welche durch die erhöhte maritime Stärke beansprucht werden, so wird das gesammte Resultat bei schnellen Schiffen stets eine Enttäuschung sein.

Angenommen, man entscheidet sich beispielsweise den neuen Panzerkreuzer „Jeanne d'Arc“ mit Torpedoboot-Kesseln auszurüsten, so wäre diese Maassnahme ein grosser Fehler: denn bei allen Motoren mit grosser Kraft muss, wenn sie in Thätigkeit sind, die peinlichste Sorgfalt beobachtet werden, für ihre Plazirung sind zwei von einander getrennte Räume, die einen grossen Theil des Schiffsdopplaments einnehmen, notwendig, infolgedessen bleibt ein verhältnissmässig kleiner Raum für andere Zwecke übrig; die Maschine ist eine sehr komplizierte und deshalb die Bedienungsmannschaft Unfällen ausgesetzt, wofür die letzte Zeit zahlreiche Beispiele geliefert hat. Andererseits wird ein Kreuzer, dessen Maschinenkonstruktion nur eine Fahrt des Schiffes von 14—15 Meilen erzeugt, sich durch einfache Maschinenkonstruktion und dauerhafte Kessel auszeichnen, nicht nur billiger, sondern auch sicherer ist, ausserdem werden derartige Maschinen eine geringere Bedienungsmannschaft erfordern. Alle diese Gründe sind der Betrachtung werth.

Englische Panzerschiffe, so fährt Herr Normand fort, weisen grössere Dimensionen als französische auf; das Verhältniss zwischen beiden ist ungefähr 14—15,000 gegen 11—12,000 Tons, die Maschinenstärke aber bei den Schiffen beider Nationen ungefähr dieselbe, trotzdem steht die Geschwindigkeit französischer Kreuzer hinter der englischer zurück, nicht zu sprechen von dem für die Herstellung aufgewandten Kostenpunkt, der für drei französische Schiffe ungefähr derselbe, wie für vier englische beträgt. Ausserdem haben in Folge ihres grösseren Raumgehalts die englischen Kriegsschiffe mehr Platz in Reserve, sind dauerhafter wie französische und England ist im Stande, bedeutend höhere Summen für das Instandhalten und Vergrösserung seiner Flotte aufzuwenden, als der französische Staat. So lange deshalb Frankreich sich nicht entschliesst, in anderer Weise für die Thätigkeit und Schlagfertigkeit seiner Marine zu sorgen, wird der Machtunterschied, welcher sich schon heute zwischen ihr und der englischen Marine ausserordentlich fühlbar macht, fortwährend zu Ungunsten der Republik wachsen und vergrössern. Frankreich, das beinahe in jeder seiner Kolonien mit England in Berührung kommt, wird beim Ausbruch eines Seekrieges mit Albions Macht kaum im Stande sein, seine Kolonien zu vertheidigen, geschweige denn offener hervorzutreten. Mit diesen Worten schliesst Herr Normand seine Broschüre.

Was wird er im günstigsten Falle damit erreichen? England auf die Schwäche der grossen Republik aufmerksam und im Falle gegenseitiger Reibereien zugänglicher machen, einen Krieg vom Zaune zu brechen. Der französischen Marineverwaltung dürften doch kaum die Rathschläge Herrn Normands zur Richtschnur bei künftiger Vermehrung der Flotte dienen, aber selbst wenn es der Fall wäre, so würden doch erst Jahre vergehen, ehe der, nach H. Normand, ideale Standpunkt geschaffen ist.

## Seeamtsentscheidungen.

### Reichs-Oberseeamt.

Das Reichs-Oberseeamt verhandelte am 8. December über den Zusammenstoß des Flensburger Dampfers „Fiducia“, Schiffer Nicolaisen, aus Jürgensgaarde bei Flensburg, mit der norwegischen Bark „Gimle“ aus Arendal, Schiffer Jens Andreas Jensen. Als Reichskommissar fungirte Kapitän z. D. von Treuenfeld aus Flensburg. Der Schiffer Nicolaisen war persönlich zur Stelle; als Rechtsbeistand stand ihm Kapitän Oberländer zur Seite.

Der Dampfer „Fiducia“ befand sich auf einer Reise von Skutskar mit Papiermasse nach England. Es war am 21. Mai v. J., Nachmittags gegen 6 Uhr; der Wind wehte mit mässiger Brise aus OSO., bei starkem Nebel, so dass man höchstens einige Schiffslängen weit sehen konnte. Trotzdem fuhr der Dampfer mit voller Kraft etwa 7,5 Seemeilen per Stunde. Der Kurs war SW z. S. Der Schiffer und der zweite Steuermann hatten die Wache und waren bis etwa 5 Uhr 40 Min. zusammen auf der Kommandobrücke. Kapitän Nicolaisen ging dann in die Kajüte, um zu Abend zu essen, doch wurde vorher die Maschine auf halbe Kraft gestellt. Kurz nachdem der Schiffer nach unten gegangen war, hörte der auf der Back Ausguck haltende Schiffsjunge von Barm einen Ton eines Nebelhorns und erblickte darauf recht voraus einen Segler, den er sofort meldete. Mittlerweile hatte auch der wachthabende zweite Steuermann einen schwarzen Körper gesehen; wie er meinte, drei Strich an Steuerbord voraus. Er gab einen Ton mit der Dampfpeife und hörte nunmehr auch den Ton eines Nebelhorns. Gleich darauf kam der Schiffer wieder auf die Kommandobrücke. Er sah nach seiner Meinung den Segler an Steuerbord voraus in ziemlicher Nähe. Der Steuermann hatte eben erst angeordnet, dass das Ruder hart Backbord gelegt werden solle, als der Schiffer eingriff und das Ruder hart Steuerbord legen liess. Während der Dampfer nach Backbord abfiel, erfolgte auch schon der Zusammenstoß und zwar lief der Segler mit seinem Vordersteven ungefähr rechtwinklich ca. 30 Fuss vom Heck des Dampfers in dessen Steuerbordseite. Der Segler steuerte z. Zt. unter Steuerbordhalsen etwa NO $\frac{1}{2}$ O. beim Winde und hatte mit dem Nebelhorn die vorschrittmässigen Signale gegeben. Der Ausgucksmann auf der in Ballast nach Hernösand segelnden Bark sah den Dampfer an Backbord voraus in der Entfernung von etwa einer Kabellänge. Der Schiffer liess dann die Bark dicht an den Wind luvén. Kaum war dies geschehen, so erfolgte, und zwar auf 59° 17' N. 19° 38' O. etwa auf der Höhe von Stockholm, die Kollision. Nach derselben kamen die Schiffe gleich wieder von einander frei. Der Schiffer Nicolaisen sandte seinen ersten Steuermann im Schiffsboot nach der Bark, um ihr Hülfe anzubieten; dieselbe wurde aber abgewiesen. Nachdem man den Namen und Heimathafen ausgetauscht hatte Lehrte das Boot wieder zum Dampfer zurück. Beide Fahrzeuge waren durch den Zusammenstoß nicht unerheblich beschädigt worden; dem Dampfer wurden hinten an Steuerbord die zwei obersten Platten eingedrückt, auch wurde ihm dort die Reeling weggerissen und der Grossmast abgebrochen; er lief zunächst nach Flensburg als Nothhafen, wo er reparirt wurde; der Bark wurde der Kläverbaum abgebrochen und der Steven eingedrückt. Sie erreichte aber ohne fremde Hülfe ihren Bestimmungsort. Nach der Aussage des ersten Maschinisten lagen zwischen der Zeit, wo die Maschine auf halbe Kraft gestellt worden war, und dem Zusammenstoß gerade drei Minuten. Kurz vor dem Zusammenstoß sei noch das Kommando: „Volle Kraft vorwärts“ in die Maschine gekommen. Der Zusammenstoß sei jedoch erfolgt, ehe die Umsteuerung bewerkstelligt werden konnte.

Das Seeamt zu Flensburg hatte am 31. Mai die Schuld dem Schiffer Nicolaisen beigemessen, weil er es, ungeachtet des dichten Nebels, unterlassen hatte, mit mässiger Geschwin-

digkeit zu fahren, hatte ihm aber trotzdem das Patent nicht entzogen, weshalb der Reichskommissar Beschwerde gegen diesen Spruch erhoben hatte.

Der Reichskommissar führte aus, die Auffassung des Seeamts sei richtig, wenn der Kapitän den Befehl „Hart Steuerbord“ gegeben hätte, als der Steuermann die Situation noch nicht erkannt hatte, aber nicht, als letzterer bereits die richtigen Maassnahmen getroffen hatte, die vom Schiffer widerrufen wurden. Steuermann Schmidt hatte das Nebelhorn gehört und wusste, dass die Bark auf Steuerbordhalsen beim Winde lag, und das richtige Ruder gegeben. Trotz des Nebels sei Nicolaisen unter Deck gegangen; er musste sonach zu dem Steuermann das Vertrauen haben, dass er im gegebenen Augenblick die richtigen Maassnahmen treffen würde; er hatte also gar keine Ursache, ohne weiteres den Befehl des Steuermannes zu widerrufen. Das Seeamt habe treffend dargelegt, dass sich der Norweger gar nicht an der Steuerbordseite befunden haben konnte; hatte Nicolaisen die Bark gesehen, dann konnte er sie nur an Backbord gesehen haben. Der Kapitän habe den Unfall also durch mangelhafte Ueberlegung und andere mangelnde Eigenschaften herbeigeführt, so dass er bitte, seinen vom Seeamte zu Flensburg abgelehnten Antrag auf Patententziehung statgeben zu wollen.

Kapitän Nicolaisen erwiderte hierauf, dass er mit voller Ueberlegung gehandelt habe. Steuermann Schmidt habe nicht erkannt, ob das entgegenkommende Fahrzeug ein Dampfer oder Segler gewesen sei; er habe die Situation nicht richtig aufgefasst, denn wenn der Befehl „Ruder backbord“ ausgeführt worden wäre, so würden beide Schiffe aufeinandergerannt sein; erst sein, des Kapitäns, Befehl habe die Kollision abschwächen resp. auf das geringste Maass beschränken können. Dass er nach 22stündigem Dienst das Deck, wohin er sich selbst das Essen habe bringen lassen, verlassen habe, könne ihm doch nicht zum Vorwurf gemacht werden. Eine langsamere Fahrt als mit halber Kraft habe er nicht nehmen können, weil sonst das Schiff schlecht manövertirt haben würde. Die Behauptung, dass der Segler an Backbord in Sicht gekommen sei, müsse er widersprechen; die „Gimle“ sei direkt auf den Dampfer zugekommen; sie könne sich nur an der Steuerbordseite befunden haben.

Hierauf suchte der Reichskommissar des längeren darzutun, dass der Kapitän seine Ausführungen wohl bestritten, aber nicht widerlegt habe. Den Schwerpunkt bilde die Frage: Wo befand sich die Bark? Sie soll 3 Strich an Steuerbord gewesen sein; die Leute der Bark dagegen behaupten, den Dampfer an Backbord gesehen zu haben. Aus dem Befehle des Steuermanns, das Ruder Backbord zu legen, müsse gefolgert werden, dass sich die „Gimle“ an Backbord befunden habe.

Dagegen führte der Kapitän an, dass das Kommando Backbord gar nicht zur Ausführung gekommen sei; er hatte die feste Ueberzeugung, mit Steuerbordruder frei zu kommen, oder doch den Zusammenstoß abzuschwächen. Mit Backbordruder wäre es unmöglich gewesen, frei zu kommen, weil sich die Schiffe bereits zu sehr genähert hätten.

Anknüpfend an das Vorstehende betonte der Rechtsbeistand des Schiffers, Kapitän Oberländer, dass die Angabe, die Bark sei beim Winde SSO. gesegelt, nicht ganz stimme und die seeamtlichen Aufzeichnungen auf Kombinationen beruhten. Dass die Kollision, so wie der Reichskommissar sie angebe, stattgefunden, habe weder er noch das Seeamt bewiesen. Der Wind sei wohl etwas südlicher gewesen. Der Kapitän musste annehmen, dass der Segler seinen Kurs beibehalten würde und konnte daher kein anderes Kommando als das gegebene ertheilen; er war doch verpflichtet, dem Norweger aus dem Wege zu gehen. Die Kollision scheine nach seiner Ansicht wohl mehr die Schuld des Seglers als des Dampfers gewesen zu sein. Der Vorwurf der Unüberlegtheit, der dem Kapitän gemacht werde, sei wohl eher in das Gegentheil umzukohren;



der Kapitän habe nicht nur die Situation richtig erfasst, sondern auch Geistesgegenwart bewiesen. Noch ehe der Steuer-mann sein Kommando zur Ausführung gebracht, habe er ihn unterbrochen und den richtigen Befehl gegeben. Der Ver-theidiger hat schliesslich, dem Kapitän sein Patent zu belassen zumal er sich bereits wieder seit anderthalb Jahren als ein Schiffsführer bewiesen, der sich die volle Zufriedenheit erworben habe.

Auf die Frage, weshalb er nicht gestoppt, erwiderte der Kapitän, dass er dadurch die Kollision zu vergrössern fürchtete. Nach weiterer, äusserst eingehender Befragung zog sich das Ober-Seeamt zur Berathung zurück, welche ergab, dass das Ober-Seeamt den Spruch des Flensburger Seeamtes bestätigte. In der Begründung dieses Beschlusses führt der Herr Vor-sitzende u. A. aus, die Untersuchung habe ergeben, dass sich der Kapitän seiner Verpflichtung bewusst gewesen sei, die volle Verpflichtung in der Hand behalten wollte, und mit Ueber-legung gehandelt habe. Wenn das Schiff so in Sicht gekom-men sei, wie der Kapitän angegeben, so war das von ihm ge-gebene Kommando das richtige. Nach der Ueberlegung und dem Eindruck, den der Kapitän nach den vorhandenen Um-ständen gewonnen, sei es gerechtfertigt gewesen, dass er so manövert habe, wie geschehen und musste das Kaiserliche Ober-Seeamt der Spruch des Seeamtes bestätigen. Die Kosten des Verfahrens beschloss das Ober-Seeamt ausser Ansatz zu lassen und dem Kapitän Nicolaisen die Reisekosten zu ersetzen.

## Vermischtes.

**Schiffbau.** Am Sonntag, den 12. d. Mts., machte der für die „Malmö Nya Angbåts Aktiebolag“, Malmö auf der Schiffs-werft von Henry Koch in Lübeck neuerbaute Doppelschrauben-Dampfer „Malmö“ seine Probefahrt, die in jeder Hinsicht glänzend verlief. Das Schiff ist mit zwei Compound-Maschinen ausgerüstet, die dem Dampfer auf der Probefahrt bei kontrakt-mässigem Kohlenverbrauch eine Geschwindigkeit von 11 $\frac{1}{2}$  bis 12 Knoten in der Stunde gaben. Das Schiff ist für die Post-fahrt zwischen Lübeck, Kopenhagen, Malmö, Halmstad, Gothen-burg bestimmt und beginnt seine Fahrten im Januar kommen-den Jahres.

**Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal.** Laut Mittheilung der Kieler Firma Sartori & Berger haben in der Zeit vom 1. bis 15. Dezember 226 Dampf- und 230 Segelschiffe den Kaiser Wilhelm-Kanal nach beiden Richtungen passirt. An der Durchfahrt nahmen nach Flaggen geordnet 353 deutsche, 71 skandinavische, 15 englische, 11 niederländische, 4 finnische und 2 russische Schiffe Theil.

**Germanischer Lloyd.** Die deutsche Schiffsklassifikationsanstalt „Germanischer Lloyd“, der in den Vorjahren eine Beihilfe von je 20,000 M aus Reichsmitteln gewährt worden ist, um ihr im Wett-bewerbe mit den ausländischen Gesellschaften den wünschens-werthen Erfolg und damit der deutschen Handelsflotte und dem deutschen Schiffsbau die Unabhängigkeit vom Auslande zu sichern, hat im letzten Jahr erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen ge-habt. Die Anstalt hat die Klassifikation der deutschen Schiffe in weiterem Umfang an sich gezogen, daneben aber in aus-gedehntem Maasse ihre Thätigkeit in Gemeinschaft mit der See-berufs-Genossenschaft der Ueberwachung der Schiffahrtsbetriebe und der Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen auf den deutschen Kauffahrtsschiffen gewidmet. Diese Mitwirkung bei der Lösung staatlicher Aufgaben erfordert eine stetige Aus-dehnung und Vervollkommenung der Betriebseinrichtungen der Anstalt. Die hierdurch bedingten Kosten können in den durch den augenblicklich regen Schiffsbau erzielten vorübergehenden Mehreinnahmen nur zu einem Theile Deckung finden. Zur Aufrechterhaltung des finanziellen Gleichgewichts bedarf die

Klassifikationsanstalt auch im Etatsjahre 1898/99 einer Beihilfe, welche in gleicher Höhe wie im Vorjahre eingestellt worden ist.

**Germanischer Lloyd.** Nach den Listen des Germanischen Lloyd sind in der Zeit vom 1. bis 30. November 1897 und 1896 folgende Seeschäden gemeldet worden. Totalverluste 1896 an 14 Dampfern und 102 Seglern, 1897 an 23 Dampfern und 101 Seglern. Beschädigungen 1896 an 353 Dampfern und 296 Seglern, 1897 an 435 Dampfern und 303 Seglern. Die Totalverluste im Monat November 1897 nach Flaggen geordnet, zeigen folgendes Bild: amerikanische 1 Dampfer, 5 Segler, britische 11 Dampfer, 31 Segler, dänische 1 Dampfer, 7 Segler, deutsche 3 Dampfer, 5 Segler, französische und italienische je 2 Segler griechische und niederländische je 3 Segler, norwegische, spanische, schwedische und unbekannte je 1 Dampfer, 16 resp. 2, 11 und 4 Segler, österreichische 3 Dampfer, 1 Segler, russische 0 Segler und spanische 1 Dampfer und 2 Segler.

**Das erste englische Trocken-Dock.** Die Entstehung und Entwicklung der Trocken-Docks ist sehr wenig bekannt, man liest und hört nur von den Dockanlagen und ihren Verbesse-rungen der Gegenwart, dass es aber geraumer Zeit bedurfte ehe die Architekten im Stande waren, Trocken-Docks nach unseren heu-tigen Begriffen und Ansprüchen herzustellen, ist einleuchtend und deshalb bedeutet es gewiss keinen unnützen Zeitverlust, den Ausführungen des englischen Fachblattes „Engineering“ über diesen Gegenstand einige Aufmerksamkeit zu schenken. In seinem vor einigen Jahren veröffentlichten Werk „The Royal Navy“ giebt uns Mr. Max Oppenheim auf Grund des von ihm in den Staats-archiven benutzten Materials Aufschlüsse von werthvoller Bedeutung. Die Entstehung des ersten Trockendocks stammt in England aus dem Jahre 1495, als Heinrich VII. den Inge-nieuren seines Landes den Auftrag gab, ein Trockendock in Portsmouth zu bauen. Mr. Oppenheim hält diesen Bau für den ersten auf dem Gebiete in England, wobei er hervorhebt, dass im Kontinent Trockendocks damals nicht unbekannt waren. Der Kostenaufwand des Portsmouther Docks, das unter Lei-tung von einem Herrn Brygandine, „ohne die Hilfe Fremder und ohne jeglichen Unfall“ zur Vollendung gelangte, betrug 193 £ 56 $\frac{1}{2}$ , d. eine Summe nach heutigen Begriffen verschwin-dend gering. Die Dockwände waren aus Holz verfertigt, die mit der Herstellung dieses Bauwerks beauftragten Zimmerleute erhielten einen Tagelohn von 4 d bis 6 d, die Brettschneider 4 d und die gewöhnlichen Arbeiter 3 d. Ausser Holz, dessen Anwendung am Meisten in Betracht kam, wurden noch 4 Tons Eisen, darunter Nägel, Klammern und Schrauben, die Tonne zu 3 £ 14 s 4 d verwandt. 46 Wochen dauerten die Konstruktionsarbeiten, die Hälfte der Zeit beanspruchte Mr. Brygandine zur Herstellung des „Docks head's“ und der „gates“. Die Letzten waren nicht, wie man wohl annehmen konnte, beweglicher Natur, sondern bestanden aus zwei starken Bretter-enden, die in grosser Nähe nebeneinander herhiefen, der zwi-schen beiden Wänden befindliche leere Raum wurde mit Steinen und Sand ausgefüllt, an welcher Arbeit zwanzig Mann 29 Tage lang Beschäftigung fanden, „um zu jeder Tide, Tag und Nacht, die Löcher mit Steinen, Kalk, Sand und anderen Sachen zu füllen.“ Als die „Sovereign“, ein dreimastiges Schiff, das Trockendock verlassen hatte, war man angewiesen, es der Thätigkeit einer Handpumpe zu überlassen, das Wasser auszu-pumpen. Wie lange Zeit dazu verwandt ist, sagt Herr Oppen-heim leider nicht. Das im Jahre 1495 gebaute Dock hatte ein Alter von 125 Jahren. Wann „dock gates“ nach unseren heutigen Begriffen zuerst in Anwendung kamen, ist aus den benutzten Staatsarchiv-Papieren nicht ersichtlich. Es besteht einige Annahme, dass in Holland und Italien „dock gates“ schon in der Mitte des dreizehnten Jahrhunderts bekannt waren, weil bereits zu jener Zeit Kanalboote existirten. Mr. Oppenheim weist in seinem Werke darauf hin, dass die „Ge-

zeiten Docks" — nämlich Schiffe mit Hochwasser auf eine Stelle zu legen, die bei Niedrigwasser trocken ist — schon in der frühesten Zeit oft gebraucht sind. So erklärt der „Nomenclator Navalis“ im Jahre 1625 ein nasses Dock mit folgenden Worten: „Irgend ein Schlupfwinkel, Sumpf, Bucht oder sonstiger Platz, wo wir ein Schiff ausserhalb der „tideway“ hinlegen können, ist ein Dock, wenn das Schiff bei Niedrigwasser trocken steht“. — Die ersten Dockkonstruktoren scheinen grösstentheils Sümpfe und Moräste für die geeigneten Trocken-Dockplätze gehalten zu haben.

**Thätigkeit im Nordsee-Fischereibetriebe.** Hat Jemand die Absicht ein neues Unternehmen zu gründen oder ein schon bestehendes zu erweitern, so wird er sich die auf dem Gebiete derartiger Unternehmen gesammelten Erfahrungen zum Nutzen machen und Einrichtungen, die sich als bewährte bewiesen, adoptiren oder wenigstens theilweise einführen. Ein in solcher Lage sich befindlicher Gründer wird natürlich diejenigen Einrichtungen als Vorbild betrachten, welche die in der von ihm erwählten Branche grössten Geschäfte als praktisch und gewinnbringend anerkannt haben; nie oder selten aber wird ein Anfänger die mit grosser Mühe gemachten Erfahrungen, in Folge dessen ältere Praktiker gewisse Einrichtungen geschaffen, verwerfen, und sie ohne eigene Probe für undurchführbar halten. Zu solchen „seltenen“ Leuten gehören die deutschen Hochsee-Fischerei-Interessenten, welche als Rheder einer kleinen Fischdampferflotte, den seit langen Jahren seitens englischer Fischer üblichen Modus nämlich ihre Fangbeute durch besonders gecharterte Dampfer an den Markt bringen zu lassen, für undurchführbar halten. Es ist allgemein bekannt, dass englische Dampf-Fischerfahrzeuge im Sommer bis zu zehn, im Winter bis zu sechs Wochen ununterbrochen auf See bleiben, dabei täglich oder mindestens mehrmals wöchentlich ihren Fang anderen Dampfern, welche die Beförderung der gefangenen Fische nach dem nächsten Markt entführen, übergeben und dabei sehr gut fahren. In den Kreisen der mit der Dampf-Hochsee-Fischerei vertrauten Leute Nordenham's fürchtet man bei der Uebernahme der Fische von einem Schiff auf das andere, auf unüberwindliche Schwierigkeiten zu stossen, wenigstens spricht sich in diesem Sinne die „Deutsche Fischerei-Zeitung“ aus. Der in Fischereikreisen viel gelesenen Zeitschrift wird aus Geestemünde folgendes, auf den in Rede stehenden Gegenstand bezügliche, geschrieben: „Vor Kurzem hörte man hier, dass die Dampf-Hochsee-Fischerei-Gesellschaft „Nordsee“ in Nordenham eine neue Methode in der Dampf-Fischerei einführen wolle, indem mehrere Dampfer auf einem entfernten Fischgrunde, zunächst dem Skagerrak (man sprach auch von Island), fischen und ihre Fänge durch einen Dampfer an den Markt gebracht werden sollten, welcher dann zurückkehrend die übrigen mit Kohlen, Eis u. s. w. zu versorgen hätte. So würden die stationären Dampfer ununterbrochen der Fischerei obliegen können. In den Kreisen der mit der Dampf-Hochsee-Fischerei vertrauten Leute wurde dieses Projekt von vorn herein als undurchführbar betrachtet mit Rücksicht schon auf die Schwierigkeiten, welche sich beim Uebernehmen von Gütern von Schiff zu Schiff auf See und im Winter bei fast stets bewegter See ergeben. Ausserdem stehen dem Verfahren aber noch eine ganze Reihe anderer Schwierigkeiten entgegen und haben andere Rhedereien, welche die zuerst aufgeführten Bedenken auf andere Art zu vermeiden wussten, schon aus den letzten Gründen einen ähnlichen Betrieb wieder aufgegeben.“

**Plymouth's Hafenveränderungen.** Die Natur hat Plymouth als Seehafen günstig ausgestattet. Dieser Vortheil ist seitens Schifffahrttreibender niemals verkannt, jedoch hat man in letzter Zeit versäumt eine den jetzigen Verhältnissen entsprechende Hafenvertiefung vorzunehmen. Sir John Wolfe Barry hat es sich, wie er selbst geäussert, zur Lebensaufgabe gemacht, das

Versäumte nachzuholen. Seinen Bemühungen ist es gelungen, weitere Kreise, darunter namhafte Kapitalisten, für eine Hafenvertiefung zu gewinnen. Man beabsichtigt eine durchschnittliche Wassertiefe von 30' Fuss engl. im Hafen herzustellen und hofft, dass nach Beendigung der Baggerarbeiten ausser den schon jetzt Plymouth anlaufenden Schiffen, die Post und Passagiere landen, noch andere hinzukommen. Seit die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd Plymouth als Anlaufhafen benutzen, hat der englische Hafen an Bedeutung sehr gewonnen. Ausser der Vertiefung des Fahrwassers soll auch eine Erweiterung des Batten-Brechwassers nach den Mallard Shoals hin vorgenommen werden, damit die Schiffe vor dem durch südliche und südwestliche Winde verursachten Seegang geschützt liegen.

**Englische Gewerkvereine.** Eine sehr unwahrscheinliche Geschichte theilt „Fairplay“ seinen Lesern mit, wir geben den Inhalt wieder und überlassen es dem englischen Blatt für die Richtigkeit einzutreten. Ein Dampfer war mit einem Dampfsteuer-Apparat ausgerüstet, welcher durch ein Transmissionsrad mit dem achteren Rudergeschirr in Verbindung stand. Beim Niederlegen der Maschine auf Deck war versäumt, die achtere Schraube, die die Maschine mit dem Deck verband in genaue Linie mit der vorderen zu bringen; nach Ankunft des Dampfers in einem gewissen englischen Hafen stellte sich heraus, dass die Ecken zweier Zähne des Transmissionsrades abgebrochen waren. Der Inspektor der Rhederei liess desshalb zwei Schmiede kommen, damit zwei Löcher gebohrt würden, durch welche Bolzen getrieben werden sollten, um auf diese Weise die Maschine fest zu schrauben. Nachdem die Löcher gebohrt, und die Leute noch auf die Herstellung der Bolzen warteten beauftragte sie der Inspektor in der Zwischenzeit den achterlichen Bolzen zu lösen, damit die Maschine genau in Kiellinie zu stehen komme. Eine Stunde nach diesem Auftrage begeben sich die beiden Schmiede zum Inspektor und theilen ihm mit, dass die Lösung der Bolzen, welche durch das hölzerne Deck gehen, von einem Zimmermann vorgenommen werden müsse. Auf die Frage weshalb sie diese Arbeit nicht selbst auszuführen gedenken, da das nöthige Handwerkzeug sich an Bord befände, sagten die Schmiede „this is a carpenter's work sir“, „die Union würde uns nicht gestatten Bolzen zu lösen, die durch ein hölzernes Deck gehen“. Ein Zimmermann nebst Gesellen kam an Bord, derselbe machte dem Schiffsinspektor am nächsten Morgen die Meldung, dass die Unterkante des hölzernen Decks mit einer 5—8 zölligen Verkleidung, in welcher der Kopf des Bolzen's stecke, versehen, diese abzunehmen sei Tischlerarbeit und dürfe von ihm nicht unternommen werden. Der herbeigerufene Tischler nahm die Verkleidung ab, darauf zeigte sich, dass die Köpfe des Bolzens stark vernietet waren, die Schmiede aufgefordert die Nieten zu durchschlagen entgegneten, das sei Kesselmacher Arbeit. Nachdem auch noch die Arbeit eines Kesselmachers in Anspruch genommen war konnte die etwa zehnstündige Arbeit, in fünf Tagen als vollendet angesehen werden. Die Kosten, welche sonst vielleicht 7 £ 10s betragen hätten, erreichten die Höhe von 38 £. — Die Erzählung klingt unglaublich, soll aber, wie Fairplay ausdrücklich hervorhebt, thatsächlich passirt sein. Es ist nur wunderbar, weshalb sich der Schiffsinspektor nicht entschloss den Schiffszimmermann und die Maschinisten bei der Arbeit zu beschäftigen.

### Kleine Mittheilungen.

Die gemischte Kommission des französischen „Conseil Supérieur de la Marine Marchande“, von der Regierung beauftragt, eingehend zu prüfen, ob für aus französischen Häfen gehende Schiffe ein Seetüchtigkeitscertifikat und eine, ähnlich der englischen, festmarkirte Ladelinie auch für französische

Schiffe von Nutzen sei, hat beide Fragen im bejahenden Sinne beantwortet.

Die Handelskammer Havre's hat eine aus Rhedern und Seeleuten bestehende Kommission mit der Aufgabe betraut, das in letzter Zeit häufig erörterte Freihafen-Projekt Havre's einer Prüfung zu unterziehen und Bericht abzustatten, ob die im Falle für den Umbau des Hafens nothwendigen Summen im Interesse des Handels und der Schifffahrt zu empfehlen seien.

## Vereinsnachrichten.

### Verein Deutscher Seesteuerleute zu Hamburg-Altona.

Sitzung vom 16. Dezember. In der Versammlung wurden zunächst an Eingängen vorlesen: Bericht des Vereins der Seesteuerleute an der Weser über die letzte dortige Versammlung; Zuschriften von Mitgliedern von Taltal, Falmouth, Swinemünde und hier; die Austrittserklärung eines Herrn. An der Hand der in der Seemaschinen-Zeitung und den Berichten vom Verein der Seesteuerleute an der Weser enthaltenen Ausführungen über die Frage der Vertheilung des Hülfs- oder Bergelohns wurde nochmals über diese Angelegenheiten verhandelt. Nach eingehender Debatte gelangte man zu der Ansicht, dass der Verein bezüglich der Vertheilung des Bergelohns zwischen Rhederei und Schiffsbesatzung bei seinem Beschlusse bleiben könne und müsse. Dasselbe sei bezüglich der Untervertheilung zwischen den einzelnen Kategorien der Besatzung, Kapitän, Schiffsoffiziere und Mannschaft der Fall; es könne vielleicht in Frage kommen, ob es nicht zu empfehlen sei, das der Schiffsbesatzung zustehende Drittel am Brutto-Bergelohn zu gleichen Theilen unter Kapitän, Schiffsoffizieren und Mannschaft zu vertheilen, welche Methode, wie von einer Seite ausgeführt, zweifellos die der Billigkeit entsprechende sei. Hierauf wurden an Stelle ausscheidender Mitglieder 2 Herren zum Verwaltungsrathe gewählt, sowie auf das am 29. d. M. stattfindende Weihnachtsfest des Vereins aufmerksam gemacht und dann die Versammlung geschlossen.

## Frachtenberichte.

### Hamburger Frachtenbericht.

Hamburg, den 22. December 1897.

Der Frachtenmarkt ist im Grossen und Ganzen ziemlich unverändert. Getreidefrachten von Californien sind etwas gewichen und es herrscht nur wenig Nachfrage für spätere Sichten. Nachstehend einige Abschlüsse:

„Robane“ New Castle N. S. W. — San Francisco 15/6 100 T. Löschern,  
„J. W. Wendt“, Salpeterplatz — U. K. Cont. 25/— 1/2 direkt,  
„Alcinous“, Ardrossan/San Francisco 17/6 Kohlen.

### New-Yorker Frachtenbericht.

Mitgetheilt durch die Herren Funch, Edye & Co.

New-York, den 10. Dezember 1897.

Eine grössere Anzahl von Getreidevers Schiffungen hat stattgefunden, zweifellos in Folge des Angebots in nächster Nähe befindlicher Räumte; ein gutes Geschäft steht für Januar in Aussicht. Verschiffer sind einstimmig der Ansicht, dass später als Januar hier kein Bedarf an Räumte besteht; augenscheinlich in der Hoffnung, von La Plata zahlreiche Angebote zu erhalten. Grosse Boote für Januar nach ausgesuchten Häfen können noch zu 3s 1 1/2 d und 2s 9d oder 2s 10 1/2 d placirt werden, obgleich die Preiserhöhung von Hafer dagegen spricht; Abschlüsse solcher Räumte später als Januar befinden sich gegenwärtig auf rein spekulativer Basis. Baumwollfrachten

in Golf- und südamerikanischen Häfen sind acceptable, besonders die letzten, denn die Wünsche der Rheder bezüglich der Raten für Barrel-Oel können nicht berücksichtigt werden. Es herrscht kein besonderer Begehr nach Dampfer-Räumte für Kistenöl; ebenso liegen die Verhältnisse in den Golfholzhäfen. — Das Geschäft in Segelschiff-Räumte hat sich seit unserem letzten Bericht sehr mässig fortgesetzt und die Anzahl der unbeschäftigten Schiffe hat in unserem Hafen noch zugenommen. Trotzdem zeigen die Raten keine merkliche Aenderung; eine Ausnahme machen die Bauholzfrachten nach Europa vom Golf und die mit Barrel-Oel beladenen Schiffe. Nach Räumte für Kisten-Oel-Frachten herrscht lebhaft Nachfrage besonders nach dem fernen Osten. Schiffe für Stückgutladung nach den Kolonien sind in ähnlicher Weise für die nächsten Monate erwünscht.

Wir notiren	Getreide.	Provisionen.	Mehl in Säcken. u. Oelkuch.	Maassgut.
Liverpool, Dpfr.	4 1/2 d.	20/	15/	15/
London, Dpfr.	5d	25/	20/	15/
Glasgow, Dpfr.	5d.	22/6	17/6	15/
Bristol	4 1/4 a5d	22/6	17/6	17/6
Hull	5d.	22/6	20/	15/
Leith	5 1/2 d.	25/	18/9	17/6
Newcastle	5 1/2 d.	22/6	17/6	15/17/6
Hamburg	75 ø	1.05 mk.	20 cents.	50 mk.
Rotterdam	10 1/2 a11c.	27 1/2 cts.	20 cts.	12a16c.
Amsterdam	10 1/2 a11c.	27 1/2 cts.	20 cts.	12a16c.
Kopenhagen	4/9	27/6	22/6	25/
Bordeaux	3/9	32 1/2 cents.	25c.	8.
Antwerpen	5d.	22/6	17/6	17/6a20/
Bremen	65 ø	24c.	20c.	12c.
Marseille	3,9a4/	30/	22/6	22/6a27/6

Baumwolle, gepresst: Liverpool 30c — Hamburg 5-32d.  
— Rotterdam 40c. — Amsterdam 40c. — Kopenhagen 7-32d.  
— Antwerpen 5-32d. — Bremen 35c. — Marseille 1/2 d.

Raten für Charters je nach Grösse und Häfen:

	Cork I. O. N. Y.	Balt.	Direct. U. K.	Continent.	Shanghai.
Getreide p. Dpfr.	4/	4/	3/9	4/	.....
Raff. Petrol. p. Segel	.....	.....	2/1 1/2 a2/9	.....	25c.
			Hongkong.	Java.	Calcutta.
Getreide per Dampfer	.....	.....	.....	.....	.....
Raff. Petrol. per Segel	21c.	19a20c.	18 1/2 c.	22c.	

## Büchersaal.

**Die Seeinteressen des Deutschen Reichs.** Zusammenge stellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts. M. 1, — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW. 12, Kochstrasse 68—71.

In einer soeben im obigen Verlage erschienenen Schrift: „Die Seeinteressen des Deutschen Reichs“ giebt das Reichs-Marine-Amt eine zuverlässige und werthvolle Uebersicht von der steigenden Entwicklung unserer wirtschaftlichen Beziehungen zum Auslande. Es liegen diesen Angaben amtliche Druckschriften, Gutachten und Auskünfte der Handelskammern zu Grunde. Zum ersten Mal gewinnt man hier ein einheitliches Bild von dem Aufschwung und der Verzweigung des deutschen Handels in allen seinen einzelnen Gebieten: im Aussenhandel, im Transportwesen, in der Rhederei, der Seefischerei, in den Kolonien und den fremden überseeischen Handelsplätzen. Die Schrift wird allen Kreisen der Industrie und des Handels werthvolle Aufschlüsse über die Wahrung und Förderung ihrer Interessen geben und ist ihre Kenntnissnahme dringend zu empfehlen.







